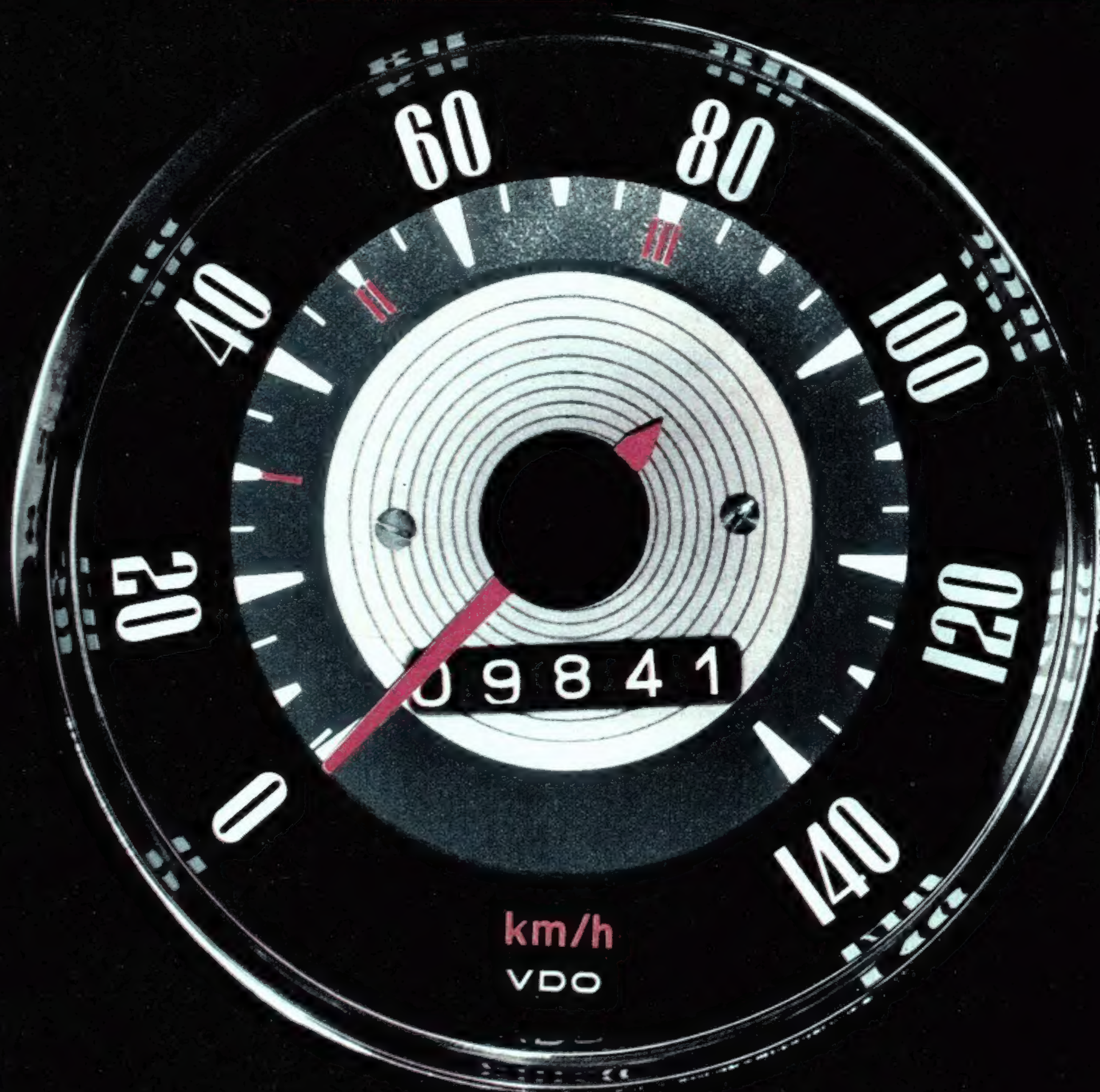
das AUTO MOTOR UND SPORT

Die Bombe aus Schweden

Volvo 444

Fahrtbericht vom

Horch-Sachsenring



DETROIT AUF ABWEGEN?

EL CHAMACO – DAS SERIÖSE WUNDERKIND

HEFT 3

1. FEBRUAR 1958

POSTVERLAGSORT STUTTGART

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Münchens Polizei mißtraut Porschefahrern

Samstag, den 4. Januar, fuhr ich gegen 18.30 Uhr in München aus einer Seitenstraße in die Dachauer Straße. Vor mir fuhr ein Funkstreifenwagen vorbei, der in die nächste Seitenstraße abbog und hielt. Die nächste Ampel war rot, und bei Grün fuhr ich zwar mit meinem Porsche zügig an, aber gemütlich weiter, da ich viel Zeit hatte. Nach etwa 150 m blitzte es wie eine Straßenbahn, aber es war keine zu sehen. Statt dessen überholte und stoppte mich der Funkstreifenwagen. „Sie wurden eben mit 62 km/st gestoppt und fotografiert." Das war also der Blitz. Und so wird es gemacht: Porschefahrern wird aufgelauert, durch Abbiegen in eine Seitenstraße werden sie in Sicherheit gewiegt und dann von hinten gestoppt. Wobei ich noch keineswegs davon überzeugt bin, daß ich wirklich über 50 oder die tolerierten 55 km/st gefahren bin, solange ich nicht die dazu notwendigen zwei Fotos gesehen habe! Ich schreibe dies, damit Besucher der sichtlich geldbedürftigen Stadt München vor einem ähnlichen Schicksal bewahrt werden. Friedrich Rosenberger, Lichtenberg (Oberfr.)

D auf dem Kofferraumdeckel

(Siehe „Amtsschimmelritt um das D-Schild", Heft 26/57, Seite 32)

Meine Gratulation zu Ihrer prophetischen Gabe. Es geht los, die Jagd geht auf nach dem falschen D-Schild, in diesem Fall nach meinem verchromten D-Buchstaben. Im Sommer 1956 hatte ich ihn mir auf wohlmeinenden Rat der deutschen Zollbeamten am Grenzübergang Mittenwald–Scharnitz ganz schnell beim ADAC gekauft, weil die Österreicher ein D-Schild, gleich welcher Art, verlangten. Und damit bin ich in Österreich, Italien, der Schweiz und bis dato auch in der WWR (Wirtschafts-Wunder-Republik) unbehelligt gefahren. Aber jetzt soll es aus sein damit.

Am 27. 12. 1957 kommt auf einer Straße nach einem hannoverschen Vorort bei stur eingehaltenen 50 km/st ein Polizei-VW an mir vorbei, fährt rechts ran und stoppt mich. Der Beamte – der zweite stand in Reserve, aber stumm, für den Fall „Widerstand gegen die Staatsgewalt" daneben –, also der erste Beamte eröffnet das Geplänkel mit: „Wir haben einen Fehler an Ihrem Wagen festgestellt!" Erstaunen meinerseits, da der Wagen erst vor zwölf Tagen den großen Kundendienst durchgemacht hatte. Bremslichter entzwei, Blinker nicht in Ordnung, Federbruch hinten, eierndes Hinterrad? So ging es mir blitzschnell durch den Kopf. Nichts dergleichen. Der nächste lapidare Satz brachte die Aufklärung: „Sie fahren ein verbotenes D-Schild." Meine Entgegnung, daß das doch für die Fahrtüchtigkeit des Fahrzeugs ohne Belang sei, also kein Fehler, daß ein für das Ausland geschaffenes Erkennungszeichen im Inland kaum auf Interesse stoßen könnte usw. (z. T. die Argumente aus Ihrem Aufsatz), fruchtete nichts. Ab und zu wurde meine wohlgesetzte Rede unterbrochen und der Beamte zeigte auf ein vorüberfahrendes Fahrzeug: „Seh'n Se, der fährt auch so'n Dings" oder „Der da, gucken Se mal, muß auch noch dran, der fährt ein Motorrad-D."

Bis jetzt ist nun aber mein D noch dran. Dem Umstand einer versöhnlichen Reststimmung von Weihnachten her hatte ich es wohl zu verdanken, daß ich ohne gebührenpflichtige Verwarnung davonkam. Ich wurde aber eingeladen, mir die einschlägigen Bestimmungen auf meinem Polizeirevier vorlegen zu lassen. Im Falle einer gerichtlichen Entscheidung – ich hatte kein Wort davon gesagt, daß das mein Wunsch und Begehren sei –, könnte ich aber nicht damit rechnen, Aussicht auf Erfolg zu haben.

Was aber soll ich nun tun? Erst vor einigen Wochen ist mein Wagen, ohne Entfernung des D-Buchstaben, wie ich selbst feststellen konnte, da es festgerostet war, umgespritzt worden. Nehme ich nun das Schild ab, strahlt das D in der alten Farbe, hellblau auf dunkelblau. Ist das auch strafbar? Kann mich Herr Seebohm zwingen, nunmehr den Kofferraumdeckel nochmal spritzen zu lassen? Oder habe ich in diesem wohlgeordneten Wohlfahrtsstaat nach Durchstehen der entsprechenden Instanzen begründete Aussicht auf einen Bundeszuschuß für das Neuspritzen? Und in welcher Höhe (in Prozent)? Oder macht das BVM mangels anderer Arbeiten solche Sachen selbst? Sie sehen also, wie recht Sie gehabt haben. Dr. med. G. Pribert, Hannover

Verkehrsampeln in Holland

(Siehe Leitartikel Heft 1)

Verdammt! – Das kommt davon, wenn man sich auf Informanten verläßt, ohne selbst nachzusehen. Eben jener Informant ist farbenblind. In Holland stehen die Verkehrslichter wie in Deutschland von oben nach unten: rot–gelb–grün. Strepp

Schlechte Interessen-Vertreter

Seit Wochen und Monaten trage ich mich mit dem Gedanken, Ihre Zeitschrift abzubestellen, weil Sie die Interessen der Autokäufer und Autofahrer nie vertreten und die Autofabriken, die im Gegensatz zu den Autokäufern und Fahrern richtig organisiert sind, fürchten und ihnen, aus mir noch unbekannten Gründen, flattieren. Als bester Beweis gilt Ihre Buchbesprechung von Spoerls Buch „Mit dem Auto auf Du und Du" in Heft 26. Diese Buchbesprechung fängt mit dem sehr sonderbaren und aufschlußreichen Satz an: „Spoerl will nicht mehr unser Freund sein, und wir haben andererseits Grund genug, ihn viel weniger hoch zu schätzen, als wir das noch vor wenigen Wochen getan haben." (Wer ist wir? Sie und die Autofabriken!) Und dann erst geht es sinngemäß weiter, daß aber sein Buch großartig ist.

Was haben Sie mit Spoerl zu tun, um Ihre Unzufriedenheit auszudrücken? Eine Antwort würde mich sehr interessieren, weil bis jetzt weiß ich nur, daß Spoerl mit Recht den Autofabriken einiges gesagt hat, was sie nicht gerne hörten, und jetzt stellen Sie sich hinter die Autofabriken. Da stimmt doch was nicht bei Ihnen.

Und für eine solche Zeitschrift wie die Ihre, die gegen meine Interessen als Autofahrer schreibt und handelt, bezahle ich noch ein Zeitschriftenabonnement!

Ich bin der Ansicht, daß Ihre Zeitschrift als Interessenvertretung der Autofabriken kostenlos verteilt gehört.

Da lobe ich mir den SPIEGEL, der haushoch über Ihrer Zeitschrift steht, ein Vergleich ist schon eine Beleidigung für den SPIEGEL, der als Nichtmotorzeitschrift meine Interessen vertritt. Ich erinnere an den Artikel in Nr. 49 vom 4 .12. 57 „Ist das Auto eine Todesfalle" und an den Artikel in Nr. 52 vom 25. 12. 57 „Sichere Autos" mit Abbildungen.

Max Fr. Haller, Stuttgart

Revier I macht es sich leicht

In der Stuttgarter Altstadt hatte ich meinen Wagen wie mehrere andere Autofahrer in einer 9 m breiten Sackstraße schräg zur Fahrbahn auf der rechten Seite geparkt. Ich erhielt dafür vom Friedensgericht Stuttgart eine Strafverfügung in Höhe von 17.50 DM zugestellt, während viele andere gleichartige Verkehrssünder mit einer gebührenpflichtigen Verwarnung von 2.– DM davonkamen. Auf meinen Einspruch hin fand eine Verhandlung statt. Auf die Frage an den als Zeugen geladenen Polizeibeamten, warum er nur einen Teil angezeigt und die übrigen gebührenpflichtig verwarnt habe, antwortete dieser, daß er nur dann gebührenpflichtig verwarnt habe, wenn er in flagranti kassieren konnte. Die anderen, also die Abwesenden, habe er zur Anzeige gebracht. Das Revier I des Polizeipräsidiums habe es sich abgewöhnt, den Parksündern gebührenpflichtige Verwarnungen zur Bezahlung beim nächsten Polizeirevier unter die Scheibenwischer zu stecken, weil der Anfall zu groß sei und „den Polizeibeamten abends der Schädel brummt wegen der Bearbeitung der vielen Verwarnungen". Das Polizeirevier I hat also einfach die Last der gebührenpflichtigen Verwarnungen auf die Schultern des Friedensgerichts abgewälzt, und statt 2.– DM muß ein Teil der Verkehrssünder 17.50 DM bezahlen. Was nützen da die vor einigen Monaten herausgekommenen Richtlinien, nach denen ein Polizeibeamter eine, drei oder fünf Mark für eine Verkehrsübertretung fordern darf, wenn es doch weiterhin in der Eigenmächtigkeit der einzelnen Polizeireviere liegt, ob sie gebührenpflichtig verwarnen oder anzeigen wollen? In diesen Richtlinien heißt es ausdrücklich, daß der Polizeibeamte nur dann Anzeige zu erstatten habe, wenn der Täter mit der gebührenpflichtigen Verwarnung nicht einverstanden sei. Diese Richtlinien sehen eine gebührenpflichtige Verwarnung von höchstens fünf Mark vor, und diese nur dann, „wenn der Täter nach der Tat die erforderliche Einsicht vermissen ließ, oder wenn durch sein Verhalten auch kleinerer Sachschaden entstanden ist".

Es wird Zeit, daß die dafür Verantwortlichen nach dem Rechten sehen und dafür sorgen, daß die Bestimmungen im Revier I die gleichen sind wie im Revier II oder III. Josef Eisele, Kornwestheim

Beschleunigungsweg und -zeit

(Siehe Heft 1, Seite 15)

Mit dem Aufsatz „Beschleunigungsweg und -zeit" von Herrn Dipl.-Ing. Buck in Heft 1/1958 bin ich nicht ganz einverstanden. Im zweiten Abschnitt steht da, kurz gesagt, folgendes: Beschleunigen zwei Wagen von 0 auf 80 km/st in 15 sec und legt dabei der eine 250 m, der andere aber 200 m zurück, so ist dieser zweite Wagen für den Verkehr der günstigere. Also: beide Wagen starten von der gleichen Stelle, etwa einer Kreuzung; nach 15 sec ist der erste 250 m weit gekommen, der zweite, „günstigere", hinkt aber 50 m nach!

Oder: Zwei Wagen 1 und 2 beschleunigen von 40 auf 60 km/st in 4 sec; Wagen 1 legt dabei 55 m, Wagen 2 aber 60 m zurück. Beide Wagen sollen einen Lastzug überholen, der 40 km/st fährt, der also in 4 sec etwa 45 m zurücklegt. Welcher Wagen ist wohl eher vorbei (und damit verkehrsgünstiger)?!

Es ist also offenbar für zwei Wagen mit derselben Beschleunigungszeit nicht ein möglichst kurzer, sondern ein möglichst langer Beschleunigungsweg zu fordern! Hans-Hugo Dominicus, Remscheid-Hasten

Die beiden letzten Sätze des 2. Absatzes in besagtem Artikel stehen tatsächlich in Widerspruch zueinander, aber nur durch die unmittelbare Aneinanderreihung ohne klare Trennung. Halten wir fest:

1. **Infolge verschiedenen Verlaufs der absoluten Beschleunigung über der Zeit ist es möglich, daß zwei Fahrzeuge trotz gleicher Beschleunigungszeit (15 sec) und erreichter Endgeschwindigkeit (80 km/st) verschiedene Wege zurücklegen (250 bzw. 200 m). Das beinhaltet der erste Satz.**
2. **Unter Annahme gleicher Beschleunigungszeiten (15 sec) ist jenes Fahrzeug, das bis zum Erreichen von 80 km/st den größeren Weg von 250 m zurückgelegt hat, zweifellos und unbestritten das günstigere.**
3. **Wird die Zeit außer acht gelassen, so ist jenes Fahrzeug das günstigere, das die Tempospanne von 0 auf 80 km/st innerhalb 200 m bewältigt, statt hierfür 250 m zu brauchen. Diese Überlegung ist überall anzustellen, wo es gilt, innerhalb eines gegebenen Weges – z. B. die Entfernung zu einem Wagen, der überholt werden soll – eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen (sofern nicht Geschwindigkeitsbegrenzungen dem im Wege stehen). Dies gilt für den Überholvorgang wie für einen Rennwagen, der aus einer Kurve in eine kurze Gerade mit anschließender Kurve sticht. Das beinhaltet der zweite Satz. Man kann also „Beschleunigung" von zwei Warten aus sehen: einmal innerhalb kürzester Zeit und zum anderen auf kürzestem Wege eine möglichst hohe Geschwindigkeit zu erreichen. Was für den Verkehr das Wertvollere ist, sei dahingestellt (statt „nur" hieße es in besagtem Absatz besser „oft"). Viel Unterschied wird bei zwei Fahrzeugen, die in gleicher Zeit auf dieselbe Geschwindigkeit kommen, sowieso nicht sein (die 50 m Differenz sind eine rein theoretische Annahme), so daß der entbrannte Meinungsstreit letzten Endes in Haarspalterei zu münden droht, über die aktuellere Themen zu kurz kämen. Red.**

Merkwürdiges Benehmen auf der Autobahn

Am 19. 11. 1957 hatte ich auf der Autobahn Berlin–Ruhrgebiet folgendes Erlebnis: Ich fuhr mit einem Hanomag 1,5 t auf der mir aus unzähligen Fahrten vertrauten Strecke nach Düsseldorf zu einer Modewoche. Als Zeugen für die nun folgende Begebenheit kann ich fünf unserer Mannequins benennen, die wie ich von der Begegnung mit diesem Kameraden beeindruckt waren. Kurz hinter Hamm überholte uns ein Lloyd 600 mit der Nummer BOT – J 228 und scherte wieder ordnungsgemäß auf die rechte Fahrbahnseite ein. Mein treuer Hanomag, beladen mit besagten Damen und einer umfangreichen Mantel- und Kostümkollektion, lief brave 75 km/st, und ich war natürlich froh, wenn ich dieses enorme Tempo immer schön einhalten konnte. Der Lloyd wurde jedoch nach dem Überholvorgang wesentlich langsamer und ließ mich wieder an sich herankommen, so daß ich nach einigen Kilometern annahm, er wolle überholt werden. Als ich dabei auf gleicher Höhe mit diesem sauberen Steuerzahler war, beschleunigte er etwas und fuhr mit gleichem Tempo neben mir her, wahrscheinlich, um zu beweisen, daß er doch mehr Puste hatte als ich mit meinem hilflosen Dampfer. Der Klügere gibt nach, und ich nahm Gas weg und schlängelte mich wieder an die rechte Fahrbahnseite. Was tut jetzt mein neuer Freund? Er wurde wieder einen Ton langsamer und ließ mich bedrohlich nahe auf sein Heck auflaufen, und das immerhin mit maximal 75 km/st. Als er noch langsamer wurde, fiel ich darauf herein und überholte wieder. Der Herr ließ mich diesmal sogar vorbei, um seinerseits sofort mit allem, was er hatte, an mir vorbeizuzischen und vor meinem Kühler sofort wieder langsamer zu werden. Man läßt sich bei dieser Geschwindigkeit wirklich ungern den Schnitt gewaltsam drücken, und ich setzte erneut zum Überholen an. Ergebnis: das gleiche, wie bereits geschildert. Diese Geschichte wiederholte sich von Hamm bis kurz vor Bottrop genau achtmal, ohne daß der biedere Mann auch nur einen ersichtlichen Grund zu solchen Schikanen hatte. Wenn ich nicht immer wieder zum Überholen angesetzt hätte, wäre ich also gezwungen gewesen, mich nach dem Tempo meines Vordermannes zu richten, ohne daß hierfür irgendeine Notwendigkeit vorlag. Der Bursche hatte entweder zuviel Zeit oder er mag die Berliner nicht. Ich fahre sonst keinen Lieferwagen und kann mich in meiner gesamten Praxis vom 3 = 6 bis zum Porsche 1300 S an keinen derartigen Fall erinnern.

Vielleicht ist es Ihnen möglich, den Herrn Straßenbenutzer ausfindig zu machen. Klaus Peter Doering, Berlin-Friedenau

Der Lloyd BOT – J 228 ist für den Bergmann Bernhard Schmidt, Bottrop, Hardtstraße 51, zugelassen. Red.

Tan mucho (tanto) dinero

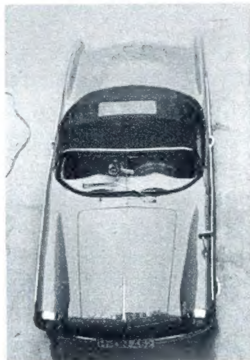
(Siehe „Briefe an die Redaktion" Heft 1, Seite 2)

Auf den erwähnten Landstraßen stehen wirklich die gelben Rückstrahler rechts und die weißen links. Auf der Autobahn in Nordrhein-Westfalen stehen rechts nur weiße Katzenaugen, am Mittelstreifen steht nichts. Die Rückstrahler auf der Autobahn sind besser. Die unsichtbaren gelben, von denen ich erzählte, sind hauptsächlich für den Fahrer, nicht aber für den Beifahrer auf dem rechten Sitz blind. Fährt man mit dem Wagen mitten auf der Straße, dann werden sie auch für den Fahrer wieder besser sichtbar. Offenbar sind sie also falsch montiert. – Das alles kann die Kritik nur verschärfen. Es hat jedes Land mal wieder seine Extrawurst, die dann auch noch falsch montiert wird. Abreißen und neu montieren kostet nochmals Geld. Strepp

Selbstgebaut mit Fiberglas

Auf einem durch Stahlrohrkonstruktion verstärkten VW-Fahrgestell baute ich mir in mehrmonatiger Feierabendarbeit diesen Fiberglas-Zweisitzer. Er wiegt etwa 625 kg, ist 3,96 m lang, 1,56 m breit und 1,24 m hoch. Ich beschäftige mich schon seit Jahren mit der Verarbeitung von Polyesterharzen und würde gern mit gleichgesinnten jungen Leuten in Erfahrungsaustausch treten.

Peter Heitmann, Hannover, Lister Platz 2





Nutzlast bei Peugeot und Opel

(Siehe „Briefe an die Redaktion", Heft 25/1957, Seite 2)

In seinem Brief über den Peugeot 403 ließ sich Herr Wüsten auch über die Zuladung beim Opel Olympia Rekord aus. Er stützt sich dabei auf Zahlen, die unrichtig sind. Außerdem rechnet er nicht nach den für uns verbindlichen Vorschriften des DIN-Blattes 70 020. Die Rechnung gestaltet sich beim Olympia Rekord 1958 mit der Bereifung 5,60 – 13 wie folgt:

Zulässiges Gesamtgewicht	1250 kg
abzügl. Leergewicht	905 kg
Nutzlast	345 kg

Der angegebene Wert von 325 kg entspricht also nicht den Tatsachen. Außerdem wird nach DIN 70 020 pro Person ein Gewicht von 65 und nicht 75 kg zugrundegelegt, so daß bei einem mit 4 Personen = 260 kg besetzten Olympia Rekord für das Gepäck bei 345 kg Nutzlast 85 kg übrigbleiben. Nach DIN 70 020 ist festgelegt, daß bei 4 Personen lediglich mit einem Gepäck von 35 kg zu rechnen ist!

Für den Olympia Rekord ist übrigens auch die Bereifung 5,90 – 13 zugelassen, bei der das zulässige Gesamtgewicht sich auf 1325 kg und das Leergewicht auf 910 kg erhöht. Hier kann man selbst bei einer Besetzung mit 5 Personen noch 90 kg Gepäck zuladen. Adam Opel AG, Rüsselsheim

Mit den nicht mehr ganz zeitgemäßen Vorschriften des DIN-Blattes 70 020 beschäftigten wir uns auf Seite 11. Red.

Untüchtige Fahrer werden nervös

In immer stärkerem Maße wird die Schaffung einer dritten Fahrbahn besonders auf stark befahrenen Autobahnen, wie z. B. Köln – Stuttgart, diskutiert. Es wäre sinnvoll, bevor man diese Forderung weiter stellt, zu prüfen, wie weit der deutsche Kraftfahrer überhaupt mit drei nebeneinanderliegenden Fahrbahnen zurechtkommt. Es ist doch heute so, daß auf all den Straßen, in denen zwei Fahrzeuge nebeneinander fahren können, viele nicht über die nötige Fahrpraxis verfügen, um sich sicher in zwei Reihen zu bewegen. Wenn nun auf einer Schnellstraße drei Fahrzeuge nebeneinander fahren, und es wird unglücklicherweise einer der vielen untüchtigen Fahrer in die mittlere Fahrbahn gedrängt, wird er derartig nervös, daß er kaum mit voller Sicherheit die Herrschaft über sein Fahrzeug behält. Zu einer dritten Fahrbahn gehören auch neue Verkehrsregeln. Es ist doch in Ländern, in denen man eine derartige Regelung kennt, Sitte, daß die einzelne Fahrspur nicht ohne weiteres nach rechts oder links verlassen werden kann.

Vielleicht ist es sogar sinnvoller, anstatt die Autobahn mit drei Fahrspuren zu versehen, die daneben oder in der Nähe laufenden Bundesstraßen so auszubauen, daß sie einen großen Teil des örtlichen Verkehrs von Stadt zu Stadt aufnehmen können. Es laufen z. B. zwischen Düsseldorf und Köln beiderseits des Rheins Straßen, die aber bei weitem nicht ausreichen, um einem modernen Schnellverkehr gerecht zu werden. Dabei besteht ohne weiteres eine Ausbaumöglichkeit, die sicher auch billiger und weniger verkehrsbehindernd ist als der Ausbau der Autobahn.

Herbert Holert, Hamburg

In Mexiko geht es besser

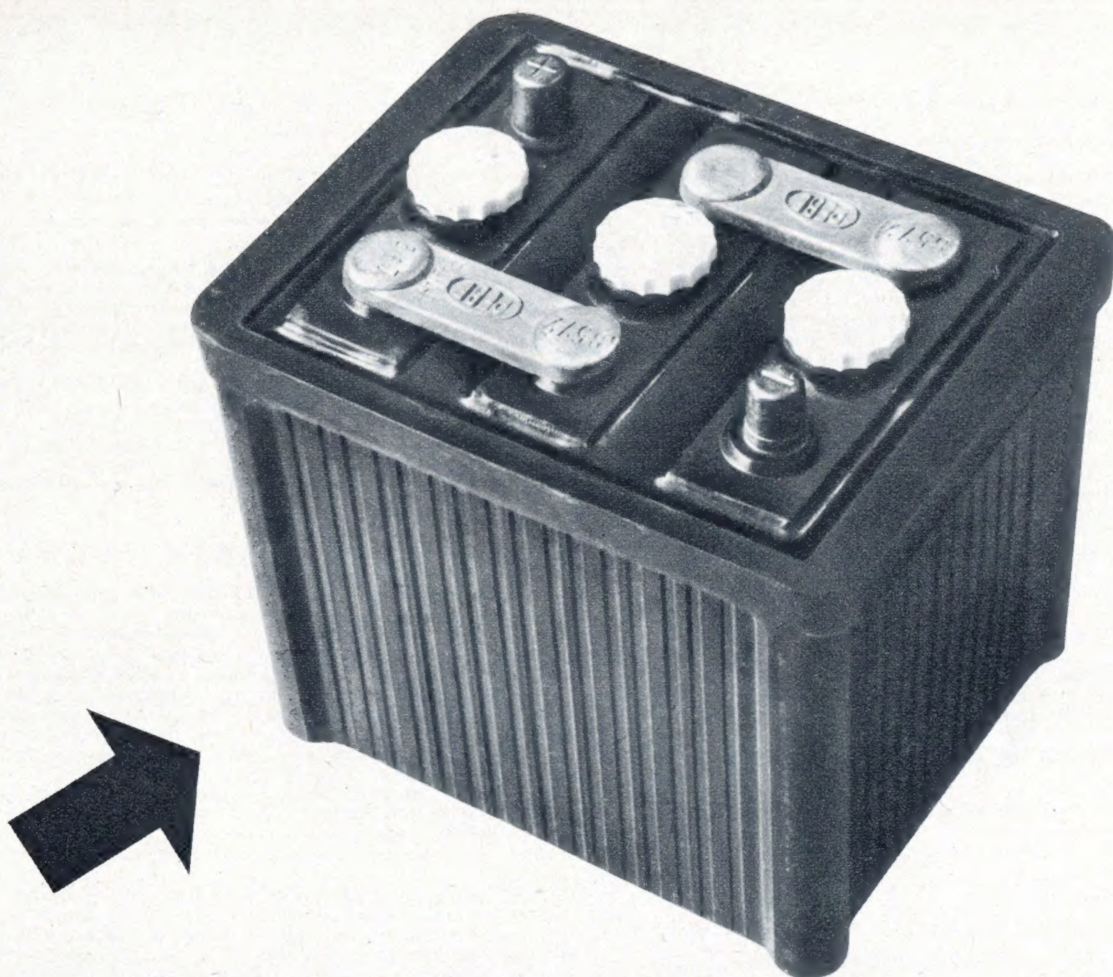
In eineinhalb Jahren Aufenthalt in Mexiko City hatte ich Gelegenheit, die dortigen Verkehrsverhältnisse zu studieren. Die Stadt hat etwa 4 Mill. Einwohner, und die Verkehrsdichte übertrifft die unserer Städte. Beim Vergleich mit deutschen Verhältnissen fällt es auf, daß es dort vieles gibt, was auch bei uns nicht schaden könnte. Wesentlich ist dabei allerdings die bekannte Tatsache, daß anderswo besser gefahren wird als bei uns in Deutschland. Unter „besser" kann man freilich vieles verstehen, was bei uns sehr gern als „undiszipliniert" bezeichnet wird und auf einer gefühlsmäßigen Kenntnis der Möglichkeiten und auf blitzschnelles Erfassen und Auswerten der Situation beruht. Weiter setzt diese Fahrweise eine gewisse höfliche Achtung vor den anderen Verkehrsteilnehmern voraus, die sich dahin auswirkt, daß jeder bemüht ist, den Verkehr in Fluß zu halten, und daß es andererseits niemand etwas ausmacht, auch einmal ein paar lächerliche Meter einzubüßen. (Bei uns: „Sie, was erlauben Sie sich!") Unerläßlich für diese Art zu fahren ist eine hundertprozentige Konzentration auf den Verkehr. In vielem mag es Veranlagung sein, daß dergleichen in Deutschland nicht möglich ist, aber es liegt bestimmt auch an der grundsätzlich anderen Auffassung, die jeder dem Verkehr gegenüber von Anfang an hat. Wenn es zum Beispiel zur Fahrprüfung gehört, daß man in einem Zuge rückwärts in eine enge Parklücke fahren können muß und Vor- und Zurücksetzen dabei nicht erlaubt ist, wenn man nicht durchfallen will, dann ist damit schon gekennzeichnet, was man vom Fahrer erwartet: er soll fahren und mit seinem Wagen umgehen können. Keiner von den Leuten, die bei uns ihre Wagen auf dem verschwenderisch großen Platz vor den neuen Parkuhren krumm und schief abstellen, würde diese Prüfung bestehen! Vorfahrtbestimmungen gibt es in Mexiko nicht, wodurch jeder gezwungen wird, sich bei Kreuzungen darum zu kümmern, ob er hinüberfahren kann. Wer zuerst da ist, fährt zuerst, und der andere muß eben bremsen. Bei stark befahrenen Kreuzungen, die nicht durch Ampeln oder Polizisten geregelt sind, hat man sogenannte „speed-brakers" oder „topes" angebracht. Das sind Schikanen, die aus runden, gewölbten Eisenhöckern von etwa 20 cm Durchmesser und 5 cm Höhe bestehen. Sie sind ohne Abstand aneinandergereiht, bei besonders gefährlichen Kreuzungen hat man jetzt zwei Reihen hintereinandergesetzt. Diese Hindernisse zwingen automatisch zum Bremsen und verhindern Unfälle mit ziemlicher Sicherheit. An den vielen Kreuzungen, die bei uns durch Ampeln geregelt sind, obwohl oft keinerlei Verkehr ist, würden solche Einrichtungen bestimmt genügen. Außerdem kann ich mir vorstellen, daß sie bei Einmündungen auf Vorfahrtstraßen das „Halt"-Schild ersetzen könnten.

Eberhard Menzell, Hamburg

VW-Kundendienst

(Siehe „Briefe an die Redaktion" Heft 26/1957, Seite 3)

Meine Kritik am VW-Kundendienst bezog sich nicht auf eine VW-Vertretung in Neuss. Konrad Prumbs, Neuss



Diese wird weniger

Zwei gleiche Batterien. Verwendet in zwei Wagen gleichen Typs und Baujahrs. Beide Wagen zur gleichen Zeit zugelassen und unter denselben Betriebsbedingungen gefahren. Und doch wird die Batterie des einen weniger beansprucht.

Sie gehört zu dem Wagen, der mit ENERGOL VISCO-STATIC, dem 4-Jahreszeiten-Öl, gefahren wird. Dieses Schmieröl ist auch bei tiefsten Temperaturen dünnflüssig genug, um den Motor sofort anspringen zu lassen. Das bedeutet größte Schonung der Batterie und des Anlassers. Das bedeutet aber noch mehr: Vollschmierung von der ersten Umdrehung an und damit verdoppelte Lebensdauer des Motors. Tests mit Hilfe radioaktiver Motorenteile*) und Geigerzählern in Prüfmotoren haben bewiesen, daß ENERGOL VISCO-STATIC den Motorverschleiß um 50 bis 80% herabsetzt.

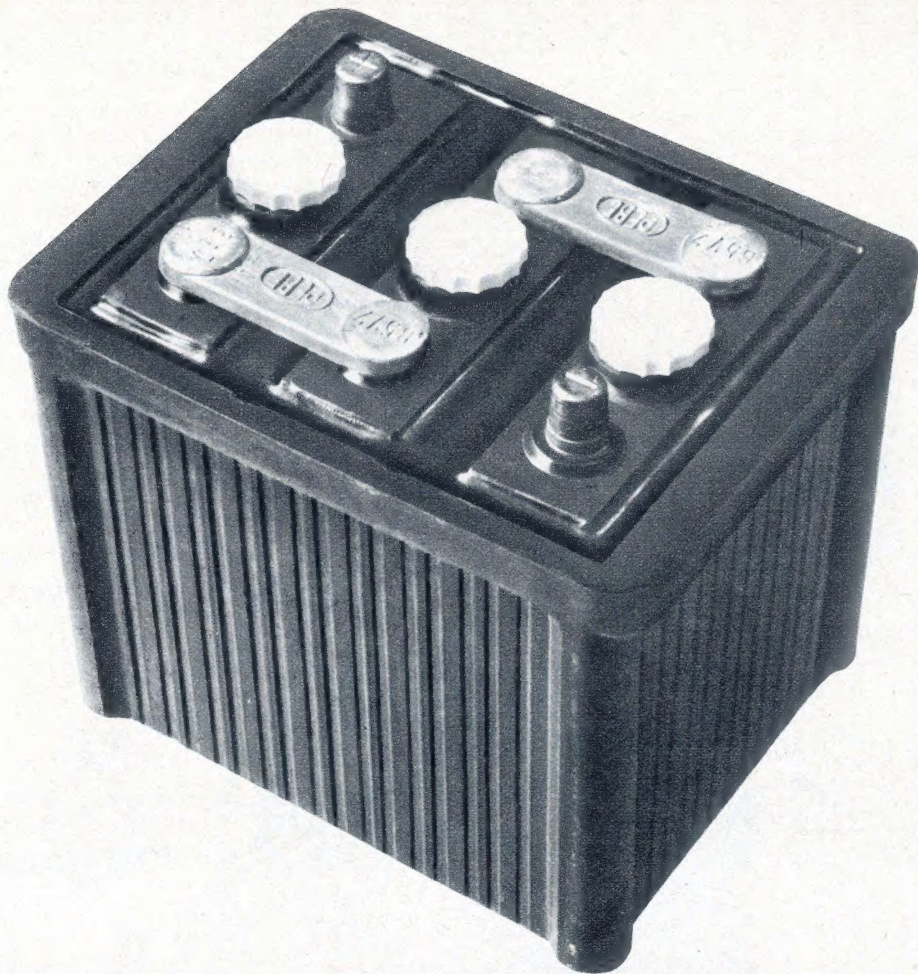
Bei Ihnen liegt es daher, ob Sie jederzeit bequem und sicher starten und – ganz abgesehen von der Erhaltung Ihrer Batterie – Ihren Wagen sofort ohne erhöhten Motorverschleiß voll ausfahren können. Damit haben Sie es selbst in der Hand, bei welchem Kilometerstand Sie einen neuen Motor brauchen werden. Der Mehrpreis von ENERGOL VISCO-STATIC macht sich reichlich bezahlt. Prüfen Sie die folgenden Tatsachen und entscheiden Sie dann.

Was verursacht den Motorverschleiß?

Moderne Motoren brauchen ein Öl, das jederzeit Vollschmierung gibt. Diesen Anspruch können die herkömmlichen Motorenöle nicht voll erfüllen: Sie sind entweder bei Kälte zu dick oder bei Motorhitze zu dünn. Daher fehlt dem Motor beim Kaltstart und auf der Autobahn bei höchsten Temperaturen sicherer Vollschutz durch einen dichten Ölfilm, und daher können Säuren, die sich nach beendeter Fahrt im abkühlenden Motor bilden, das Material zerfressen (Korrosion). Dieser »Säurefraß« ist eine der Hauptursachen des gefürchteten Kaltstartverschleißes. Beim Start des kalten Motors und in den folgenden 5-10 Minuten ist der Verschleiß 30-60 mal so hoch wie bei gleichlanger Fahrt mit heißem Motor. Das macht 70% der Motorabnutzung aus!

*) Die modernste und genaueste Verschleiß-Meßmethode: der Radioaktiv-Test. Ein Ingenieur des BP-Zentral-Laboratoriums hebt den radioaktiven Kolbenring aus seinem Blei-Schutzbehälter heraus, um ihn in den Prüfmotor einzubauen. Durch Messung des radioaktiven Abriebs des Kolbenringes im Motorenöl wird die Verschleißhöhe festgestellt.

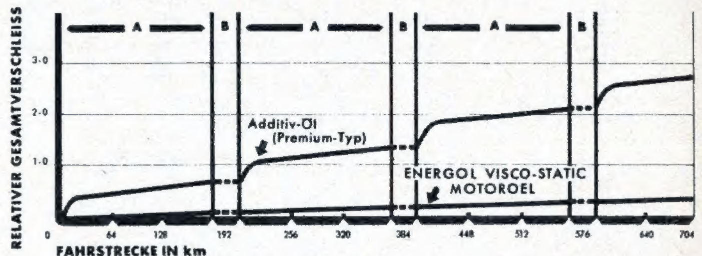




beansprucht!

Warum leistet ENERGOL VISCO-STATIC mehr?
ENERGOL VISCO-STATIC ist beim Kaltstart nie zu dick, so daß es gleich an alle Schmierstellen im Motor fließt. Es gibt damit sofort Vollschmierung und senkt so den Startverschleiß. Durch seine »automatische Viskositätsanpassung«, auch an höchste Motortemperaturen (z. B. bei Vollgas auf der Autobahn), gibt VISCO-STATIC ständig Vollschmierung, da es nie zu dünn wird. Nach Abstellen des Motors bleibt daher ein dichter Ölfilm zurück, der den »Säurefraß« (Korrosion) verhindert, zumal ENERGOL VISCO-STATIC entsprechende HD-Zusätze hat. So senkt VISCO-STATIC den Motorverschleiß um 50 bis 80 % (siehe nebenstehende graphische Darstellung**). Es ist gleich wirksam im Winter und Sommer. Es ist das 4 Jahreszeiten-Öl. Darüber hinaus bedeutet aber die Vollschmierung, die VISCO-STATIC gibt, verringerte Motorreibung und damit verminderten Kraftstoffverbrauch.

Wann auf ENERGOL VISCO-STATIC umstellen?
Wenn Sie bisher HD-Öl gefahren haben, können Sie in Motoren jeden Alters sofort VISCO-STATIC verwenden, denn VISCO-STATIC hat volle HD-Eigenschaften.



**) Diese Kurven vergleichen den Motorverschleiß. A = Start und tägliche Fahrstrecke. B = Motor über Nacht abgestellt. Obere Kurve (Additiv-Öl vom Premiumtyp): Hohe »Verschleißstufe« bei jedem Start. Untere Kurve (ENERGOL VISCO-STATIC): Kein zusätzlicher Startverschleiß.

ENERGOL VISCO-STATIC, das 4 Jahreszeiten-Öl, kann im Sommer wie im Winter gleichermaßen verwendet werden. Falls Sie aber noch kein HD-Öl fuhren, fragen Sie bitte den BP-Tankwart oder Ihre Kundendienst-Werkstatt um Rat; auch ältere Motoren können noch mit Erfolg auf VISCO-STATIC übergehen. Je früher Sie sich für VISCO-STATIC entscheiden, um so besser für Ihren Motor.

ENERGOL **VISCO-STATIC**



. . . das 4 Jahreszeiten-Öl

ÖL - flüssige Kraft

Mineralöl ist lebenswichtig. Nahezu überall in der Welt wurde es zum Energiespender Nr. 1. Auch in Deutschland muss das Öl heute eine empfindliche Energielücke schliessen. Eine weitere grosse Ölgesellschaft wird in Zukunft mithelfen, den deutschen Energiehaushalt zu stärken. Sie wird im Bundesgebiet in eigenen Raffinerien ihr Mineralöl zu Heizölen, Kraftstoffen und Schmierstoffen verarbeiten. Ihre Produkte tragen den Namen PURFINA.
Hinter der Marke PURFINA steht die Petrofina-Gruppe, ein internationales Mineralölunternehmen. Die Petrofina sucht und fördert Öl, sie verarbeitet es in eigenen Raffinerien und vertreibt ihre Erzeugnisse in drei Erdteilen. Die grosszügigen Entwicklungsarbeiten in den Laboratorien der Petrofina führten zu der hohen Qualität der PURFINA-Produkte.

PURFINA
neu an deutschen Strassen

Jetzt entsteht auch in Deutschland ein immer dichter werdendes Netz moderner PURFINA-Grosstankstellen. Auch auf Ihrem Weg wird Sie das PURFINA-Wappen zum Tanken einladen. Machen Sie einen Versuch!

Eine grosse Marke

wirbt um Ihr Vertrauen:

WB 2006 e

PURFINA - ein Begriff für Qualität!



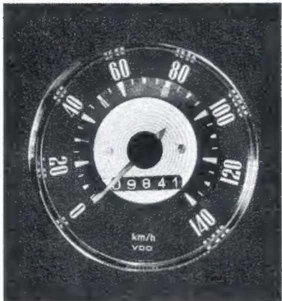
Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart) · Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann · Redaktion Werner Buck · Ulrich Sempert · Reinhard Seiffert · Günter Molter (Sport) · Italien: Conte Dr.-Ing. G. Lurani · England: Gordon Wilkins, London · Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris · USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Don O'Reilly, Daytona Beach · VEREINIGTE MOTORVERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 6 71 40/79, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stuttgart.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

INHALT

1. FEBRUAR 1958 3
35. JAHRGANG



Unser Titelbild zeigt ein gut ausgeleuchtetes Tachometer im DKW, das Julius Weitmann ohne zusätzliches Licht fotografierte.

Leider größer geworden

ist der Ford Thunderbird. Das bisherige elegante zweisitzige Coupé, von dem innerhalb von 3 Jahren über 53 000 Stück gebaut wurden, wird durch einen Viersitzer ersetzt. Der neue Thunderbird ist allerdings mit 133 cm kaum höher als sein Vorgänger, so daß der sportliche Gesamteindruck erhalten bleibt. Der Radstand wurde um 28 cm verlängert, die Gesamtlänge nahm um 61 cm und die Breite um 4,5 cm zu. Völlig neu ist die im Gegensatz zu sonstigen USA-Gepflogenheiten selbsttragende Karosserie, die trotz der niedrigen Gesamthöhe auch über den hinteren Sitzen ausreichende Kopffreiheit ermöglicht. Der 5,7 Liter V8-Motor ist 10,2 : 1 verdichtet und leistet 304 SAE-PS.



Der Freund und Helfer muß auch Vorbild sein

Dieser Tage fuhren wir mit einem schnellen Wagen von der Autobahn herunter auf eine Frankfurter Zubringerstraße. Wobei wir von der erhöhten Abfahrt herunter einen guten Ausblick darauf hatten, wie gefährlich dem fließenden Verkehr ein Wagen sein kann, der eigentlich für Sicherheit und Ordnung da ist: ein Streifenwagen der Polizei. Er trottelte in diesem Falle mit höchstens 50 km/st seines Dienstweges, und hinter ihm staute sich eine Kolonne größtenteils ortsfremder Wagen, deren Fahrer sichtlich nicht recht wußten, ob sie nicht vielleicht ein Orts- oder Beschränkungsschild überfahren hatten. Auch wir sind dort ortsfremd und wurden erst durch den Zuspruch eines ortskundigen Mitfahrers beruhigt, überholten die alsbald erreichte Kolonne aber doch mit Vorsicht, da aus solchen Stauungen nur allzu leicht ein Wagen ausbricht, ohne daß sein Fahrer vorher den Rückspiegel konsultiert. Das geschah dann auch gleich hinter uns – wir hatten den Leuten offenbar Mut gemacht –, obwohl schon weitere Wagen zum Überholen der Kolonne angesetzt hatten. Lichthupengeblinzel, Ziehharmonika-Stauung, Blechschadengefahr – kann ein Polizeifahrer nicht voraussehen, daß er derartiges provoziert, wenn er auf einer Schnellstraße langsam fährt? Genügte nicht eine Handbewegung und scharfes Rechtsfahren, um die Kolonne aufzulösen? Wir haben den Eindruck, daß sich Streifenwageninsassen nicht immer allzuviel Gedanken darüber machen . . .

Vielleicht wirkt da ein Unfall phantasiebeflügelnd, der sich wenige Tage später in Stuttgart zutrug. Da befuhr ein Streifenwagen mit dienstlicher Langsamkeit eine Verbindungsstraße zwischen zwei Vororten, hinter sich einen Lastwagen, hinter diesem ein Personenwagen. Wie vorauszusehen, so geschah es: der Personenwagen überholte den Lastwagen, und im gleichen Augenblick entschloß sich der Lastwagenfahrer, den Streifenwagen zu überholen. Bilanz: Ein Schwerverletzter, ein beschädigter Personenwagen, ein beschädigter Streifenwagen. Der Fahrer des Streifenwagens mag nach dem Buchstaben des Gesetzes völlig unschuldig sein; nach den Gesetzen des Verkehrsverstandes hat er die Gefahr heraufbeschworen. Und wenn er vielleicht meint, ein Streifenwagen könne so langsam fahren, wie er wolle, so ist das nicht die Meinung des Stuttgarter Polizeipräsidenten: Bei dem hatte sich einen Tag vor dem Unfall ein Journalist über einen Streifenwagen beschwert, der auf einer Stuttgarter Umgehungsstraße eine lange Kolonne aufstaute. Der Polizeipräsident versicherte darauf, das sei durchaus nicht in seinem Sinne, und er wolle der Sache nachgehen.

Möge er das – es scheint sehr nötig zu sein, denn am Tag nach dem Unfall sahen wir morgens gegen 7.55 Uhr, also zur Zeit starken Berufsverkehrs, in einer einbahnigen Stuttgarter Ausfallstraße das charakteristische Gewirr von Schluß- und Stoplichtern vor uns, das auf eine Stauung nebst Verkehrshindernis weist. Das Verkehrshindernis: ein Streifenwagen, der hier im 50 km/st-Bereich mit höchstens 40 km/st und nachher noch langsamer der Sicherheit und Ordnung zu dienen vorgab.

Das sind keine Zufallsbeobachtungen. Offenbar liegt eine verbreitete schlechte Gewohnheit vor, die dadurch zu erklären (aber nicht zu entschuldigen) ist, daß die Streifenwagen ihrer Bezeichnung entsprechend Streife fahren, nicht aber der Zweckbestimmung eines Automobils entsprechend rationell ein Ziel erreichen wollen. Das aber wollen alle anderen Kraftfahrzeuge, und man sollte sie dabei nicht mehr stören, als unbedingt nötig. Ob es aber nötig ist, daß ein Streifenwagen Bummeltempo fährt? Es dürfte doch die Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben nicht allzusehr behindern, wenn er zur Sünderjagd auf vielbefahrenen Straßen entweder vom stehenden Start ausgeht oder so fährt, wie es sogar die Bundesverkehrswacht dringend empfiehlt: Daß man im Stadtverkehr die gesetzlich erlaubte Höchstgeschwindigkeit möglichst ausnutzt. Und daß man auf Schnellstraßen nicht langsamer fährt als die langsamsten Trautchenfahrer.

Si

Ganz kurz

Wiederum höher

als im Vorjahr war die Personenwagenproduktion in der Bundesrepublik 1957. Sie stieg um 13,1% von 847 829 (1956) auf 958 967. Dazu kommen 81 248 Kombiwagen. 1956 waren es 63 167. Die Gesamtproduktion einschließlich der Lastwagen, Omnibusse und Straßenzugmaschinen stieg von 1 075 619 auf 1 212 262.

Die Welt-Erdölproduktion

stieg 1957 auf 881 Mill. Tonnen gegenüber 837 Mill. im Jahr 1956.

1,785 Milliarden DM

gegenüber 1,64 Milliarden DM im Jahre 1956 setzte die Daimler-Benz AG 1957 um. Die Personenwagenproduktion stieg auf etwa 81 000 Stück und erhöhte sich damit gegenüber dem Vorjahr (69 601) um 16%, womit die Zunahme über dem Bundesdurchschnitt von 13,1% liegt. Auch die Lastwagenproduktion stieg um 11% gegenüber einem Bundesdurchschnitt von 5%.

Enteignet

wurde die Mercedes-Benz Argentina durch einen Erlaß der argentinischen „Regierungskommission für Vermögensrückgewinnung". Die Daimler-Benz AG., die davon erst durch Pressemeldungen erfuhr, wird mit allen Mitteln, besonders durch Klage vor den ordentlichen Gerichten in Argentinien, gegen die Enteignung vorgehen.

Michelin

wird nach fast zwanzigjähriger Unterbrechung in den umgebauten Fabrikationsanlagen in Karlsruhe im Mai die Produktion wieder aufnehmen. Zunächst sollen nur Lastwagenreifen mit Stahleinlage hergestellt werden, die Personenwagenreifen werden weiter aus den französischen Werken importiert.

Zu Ford

nach Köln gingen die Ingenieure August Momberger, bisher Goliath-Werke, und Ludwig Boehner, bisher Volkswagenwerk.

Trabant

soll der neue viersitzige Kleinwagen der staatlichen Automobilwerke in Zwickau heißen. Die Serienfertigung soll im Mai anlaufen.

Langsamfahrer

stören den sicheren Verkehrsablauf noch auf der Autobahn Frankfurt–Mannheim angestellten Versuchen ebenso wie leichtsinnige Überholer. Der Verkehrsdezernent des ADAC-Gaues Hessen, Prinz Richard von Hessen, regte an, auf dieser Strecke Mindestgeschwindigkeiten vorzuschreiben.

Für die Heraufsetzung

der Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften auf 60 km/st setzte sich auch der Hamburger Verkehrssenator Bürgermeister Engel ein. Bei 60 km/st würden die Vorteile der 50 km/st-Begrenzung gewahrt und der Verkehr flüssiger gestaltet.

Mit Bildern

sollen jetzt britische Touristen instruiert werden, die nach Europa wollen. An den Zufahrtsstraßen von London nach den Häfen von Southhampton und Dover wurden große bildliche Darstellungen aufgestellt, die die Vorbeifahrenden in mehreren Lektionen mit dem Sinn der durchgehenden und unterbrochenen weißen Linien vertraut machen sollen und außerdem auf den Rechtsverkehr in Europa hinweisen. Die weißen Fahrbahnlinien sollen jetzt auch in England eingeführt werden.

Eine Einheitsdüse

für ihre Scheibenwascher brachte die Firma SWF heraus. Der Düsenkörper ist aus Gummi und kann bei jedem Wagen ohne Schwierigkeiten verwendet werden. Bisher mußten 28 verschiedene Düsentypen angeboten werden.

Ausstellungs-Termine

Nachdem nun auch der Termin für den Turiner Salon festgelegt wurde, geben wir im folgenden eine Übersicht über die wichtigsten Automobilausstellungen dieses Jahres:

Amsterdam 13.–23. Februar
Kopenhagen 28. Februar bis 9. März
Leipzig 2.–11. März
Wien 9.–16. März
Genf 13.–23. März
Helsinki 9.–18. Mai
Paris 2.–12. Oktober
London 22. Oktober bis 1. November
Turin 5.–16. November

Wegen des D-Buchstabens

in nicht erlaubter verchromter Ausführung erhielt ein Kraftfahrer in Frankfurt eine Strafanzeige. Der anzeigende Polizist übersah dabei vor Eifer, daß der Wagen in einer Parkverbotszone stand.

Eine Treibstoffsteuer

an Stelle der bisherigen Kraftfahrzeugsteuer einzuführen, wird zur Zeit wieder diskutiert.

Bei Haftpflichtschäden,

die durch ausländische Fahrzeuge angerichtet werden, muß unbedingt neben dem Kennzeichen auch die Nummer der grünen Versicherungskarte oder des rosa Grenzversicherungsscheins notiert werden. Die Bearbeitung des Schadens wird sonst sehr erschwert.

3200 km

Rad- und Mopedwege sollen nach einem Zehnjahresplan der Regierung von Nordrhein-Westfalen in den nächsten zehn Jahren dort neu angelegt werden. Bisher existierten 92 km.

Auf dem Bürgersteig

darf nach einer Entscheidung des OLG Frankfurt nur geparkt werden, wenn das grundsätzliche Parkverbot durch Einzelanordnungen aufgehoben ist. Mit dieser Begründung wurde ein Frankfurter Rechtsanwalt verurteilt, der seinen Wagen, einem allgemeinen Brauch folgend, auf dem 5,50 m breiten Bürgersteig vor dem Frankfurter Justizgebäude geparkt hatte. Damit setzte sich das Gericht in Widerspruch mit der bisherigen Praxis der Frankfurter Polizei, die gegen das Parken auf dem Bürgersteig oder auf dessen Rand nur einschreitet, wenn dadurch der Fußgängerverkehr über Gebühr eingeengt wird.

Randolph Churchill,

der Sohn Winston Churchills, mußte in Brentwood in der Provinz Essex 3 £ Geldstrafe zahlen, weil er einen Lastwagen angefahren hatte, und weitere 2 £, weil er seinen Führerschein nicht vorzeigen konnte. Zu etwa gleicher Zeit wurde seine Schwester, die Schauspielerin Sarah Churchill, in Kalifornien wegen „Trunkenheit in der Öffentlichkeit" arrestiert.

Detroit auf Abwegen?

Die USA-Automobilindustrie steuerte bisher einen geraden Kurs: ihre Autos wurden größer, stärker und luxuriöser. Der Absatz freilich steigt nicht im erwarteten Maß, womit die hohe Kapazität zum Problem wird. In diesem Zusammenhang erschienen uns die folgenden Ausführungen interessant, die wir mit freundlicher Genehmigung des VOLKSWIRT (Frankfurt) veröffentlichen.
Redaktion

Mit großen Hoffnungen brachte die amerikanische Automobilindustrie Anfang November ihre 1958er Modelle an den Markt. Sie erwartete einen Absatz von 6¼ bis 6½ Millionen Stück im neuen Autojahr, während 1956 und 1957 nur etwa 6 Millionen Personenwagen verkauft wurden. In den beiden letzten Jahren hatte nämlich der amerikanische Automarkt die Überfütterung von 1955 zu verdauen. Damals konnte die Industrie durch große Verkaufsanstrengungen und vor allem durch Ausdehnung der Abzahlungsfristen die Rekordzahl von 7¼ Millionen Personenwagen absetzen. Wenn sie nun 1958 als ein sehr gutes Jahr erwartet hatte, so stützte sich dieser Optimismus hauptsächlich darauf, daß die 1955 auf Teilzahlung verkauften Wagen inzwischen voll abgezahlt und die damaligen Käufer, nach der Annahme der Industrie, für neue Wagen wieder aufnahmefähig sind. Da beinahe zwei Drittel der neuen Wagen auf Abzahlung verkauft werden, ist dies in der Tat ein bedeutsamer Faktor.

Der noch vor einigen Monaten herrschende Optimismus hat sich rasch als übertrieben erwiesen. Das Publikum reißt sich durchaus nicht um die neuen Wagen. In einer Zeit, in der die Automobilindustrie gewöhnlich Überstunden einlegt, um die Nachfrage nach den neuen Modellen befriedigen zu können, sind diesmal Betriebseinschränkungen erfolgt. Chrysler und Ford haben zusammen 90 000 Arbeiter auf bis zu zwei Wochen nach Hause geschickt. Der Absatz der General Motors Corporation, die mit völlig neuen 1958er Modellen herausgekommen ist, nachdem ihre 1957er Wagen nicht gut aufgenommen waren und ihr Marktanteil zurückging, läßt sich zwar etwas günstiger an als der ihrer beiden Hauptkonkurrenten, aber die Gesamtproduktion der Industrie betrug in der Weihnachtswoche nur 80 000 Stück gegen 100 000 Stück 1956, und sie erreichte in der ersten Woche des Jahres 1958 nur 78 000 Stück gegen 91 000 in der entsprechenden Vorjahreswoche. Dabei sind die Bestände der Händler, über die im Augenblick keine genauen Statistiken vorliegen, anscheinend übernormal hoch. Der Präsident von General Motors, Mr. Curtice, hat vor einigen Tagen den Jahresabsatz der Automobilindustrie auf 5,5 Millionen Stück geschätzt. Damit sind die vor einigen Monaten abgegebenen Schätzungen um etwa 20 vH unterschritten worden. Warum ist der Optimismus enttäuscht worden? Mr. Curtice hat dies mit dem allgemeinen Vertrauensschwund erklärt, der während der letzten Monate eingetreten ist und der die Käufer zurückhaltend gemacht hat. In einem Augenblick, in dem in fast allen Wirtschaftszweigen ein deutlicher Rückschlag zu verspüren ist, die Arbeitslosigkeit zunimmt, beeilen sich viele potentiale Käufer nicht mit dem Erwerb eines neuen Wagens, zumal in der Mehrzahl der Fälle der alte Wagen noch gut und gern ein weiteres Jahr aushält und der Kauf eines neuen Wagens das Eingehen neuer Abzahlungsschulden mit sich brächte. Sicherlich hat auch die Tatsache eine Rolle gespielt, daß die Preise für gebrauchte Wagen seit einiger Zeit rückläufig sind.

Wahrscheinlich ist der Rückschlag auf noch tiefer liegende Gründe zurückzuführen. Einige Beobachter sind schon seit einiger Zeit der Ansicht, daß Detroit in den letzten Jahren auf Abwegen gewandelt ist. Die Tendenz geht dahin, in jedem Jahr größere Änderungen, wenigstens in dem äußeren Bild der Wagen, vorzunehmen anstatt – wie früher – nur alle zwei Jahre. Auch ist der amerikanische Wagen in den letzten Jahren immer mehr zu einem reinen Prunkstück geworden. Dies kommt schon rein äußerlich darin zum Ausdruck, daß die Wagen jedes Jahr größer, glitzender und bunter geworden sind. Fast alle Wagen werden heute zweifarbig herausgebracht. Man ist oft geradezu bestürzt, wenn man bei einem Gang durch ärmere Wohnviertel diese glitzernden Kolosse vor höchst ärmlichen Behausungen stehen sieht. Die Karosserie der meisten Wagen ist, um des guten Aussehens und des Reizes der Neuheit willen, so kompliziert geworden, daß selbst kleine Reparaturen sehr kostspielig sind. Die immer längeren Wagen machen das Parken immer schwieriger. In einer Zeit, in der die Verkehrsprobleme amerikanischer Städte immer größer werden, müßte Detroit die Wagen eigentlich kürzer und nicht länger machen. Aber Detroit spekuliert seit Jahren darauf, daß die Amerikaner neuerungssüchtig sind. Dem Publikum sind zwar auch vermehrte technische Annehmlichkeiten wie die immer weiter vordringende automatische Schaltung, erleichterte Steuerung und verstärkte Bremsen sowie selbst Klimaanlagen geboten worden; jedoch traten diese technischen Neuerungen beinahe in den Hintergrund gegenüber dem „styling", der äußeren Ausstattung der Wagen. Der Stilfachmann ist heute in Detroit wichtiger als der Ingenieur. Darin zeigt sich das Bestreben, das Publikum durch oft belanglose Neuerungen um jeden Preis zum Kauf neuer Wagen zu bringen und vor allem auf die Frauen Eindruck zu machen, die nach „wissenschaftlichen" Ermittlungen beim Kauf eines Autos in der Mehrzahl der Fälle das entscheidende Wort sprechen.

Der häufige Modellwechsel, die verbesserte technische Ausrüstung und äußere Ausstattung, vor allem aber die stetig steigenden Lohnforderungen der Arbeiter haben die Autos in jedem Jahr teurer werden lassen. Bei den 1958er Modellen hat die Preiserhöhung im Durchschnitt nur 3 vH betragen, aber vielleicht war dies der Tropfen, der das Faß überlaufen ließ. Jedenfalls beginnt auch in der Industrie die Erkenntnis zu dämmern, daß die höheren Preise vielleicht die wichtigste Ursache des Absatzrückgangs sind. Man gebraucht hier die prägnante Formulierung: „The industry has priced itself out of the market." Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß Mr. Curtice die Gewerkschaft vor neuen Lohnforderungen gewarnt hat. Im Frühjahr laufen die dreijährigen Lohnvereinbarungen ab, und Mr. Reuter scheint einstweilen fest entschlossen, auf großen, neuen Zugeständnissen zu bestehen. Unter diesen Umständen ist ein großer Streik durchaus möglich. Die Vorgefechte haben bereits begonnen, indem die Gewerkschaft dem Vorwurf überhöhter Löhne mit dem überhöhter Preise und Gewinne begegnet ist. In Wirklichkeit haben beide Teile gesündigt.

Daß Detroit weiten Kreisen des Publikums nicht das bietet, was sie haben wollen, wird durch den zunehmenden Erfolg der europäischen Kleinwagen und ihres amerikanischen Gegenstücks, des Rambler-Modells von American Motors, bestätigt. Der Absatz der europäischen Wagen in Amerika hat sich folgendermaßen entwickelt: 1955 60 000 Stück, 1956 98 000 Stück, 1957 über 200 000 Stück. Dies ist bei der Größe des amerikanischen Marktes einstweilen noch nicht allzuviel, aber die rasche Zunahme ist beachtenswert. 1957 sind über 70 000 Volkswagen und 30 000 Renaults verkauft worden. Beide Firmen hätten wahrscheinlich noch mehr Wagen absetzen können, hätte die Produktion ausgereicht. Daß mehr und mehr Amerikaner anstatt der üblichen Kolosse, die sowohl in der Anschaffung wie auch im Betrieb viel kostspieliger sind als die Kleinwagen, die letzteren vorziehen, hat

auch die Firma American Motors zu spüren bekommen. Der Absatz des „Rambler"-Modells hat sich in den letzten Monaten so gut entwickelt, daß die Firma in diesem Jahr auf etwa 185 000 Stück zu kommen hofft gegen 114 000 1957 und 104 000 1956. Dieser Erfolg hat es der beinahe schon totgesagten Gesellschaft ermöglicht, nach vielen Jahren erstmals wieder Gewinne zu erzielen.

Die jüngste Entwicklung der amerikanischen Automobilindustrie ist durch einen verstärkten Konkurrenzkampf der „drei Großen" gekennzeichnet. Ford und General Motors liegen seit Jahren in schärfstem Kampf um die Führung in der Produktion der billigsten Wagen, wobei General Motors Chevrolet dem Ford gewöhnlich um eine Nasenlänge voraus ist. Im ganzen entfallen auf die billigsten Modelle der „drei Großen" ungefähr 60 vH des Gesamtabsatzes. Im Autojahr 1957 hat General Motors zum erstenmal seit vielen Jahren einen deutlichen Rückschlag erlitten, indem sein Marktanteil von 53 auf 40 vH fiel, während der von Ford von 29 auf 31 vH und der von Chrysler von 15 auf 20 vH stieg. Im neuen Autojahr hat nun General Motors mit völlig neu ausgestatteten Modellen den Kampf aufgenommen. Im Augenblick ist der Marktanteil der Chrysler Corporation, die ihre 1958er Modelle nur wenig geändert hat, von 20 auf 14 vH gefallen, und auch der von Ford ist etwas rückläufig. Im Gegensatz zu Chrysler und Ford hat General Motors bisher keine Betriebseinschränkungen vorgenommen. Trotz dem letztjährigen Rückschlag ist General Motors in Marktanteil, Umsatz und Gewinnspanne noch immer weitaus in Führung, wie die beigefügte Tabelle zeigt. Besonders bemerkenswert sind die großen Unterschiede zwischen den Betriebsgewinnen der einzelnen Firmen. Bei General Motors schwankte er in den letzten Jahren zwischen 18 und 23 vH des Umsatzes, während er bei Chrysler zwischen 6 und 12 vH lag. General Motors konnte auch gegenüber Ford in jedem Jahr einen erheblichen Vorsprung in der Gewinnspanne auf-

	Verkaufserlös (Umsatz[2] in Mill. Dollar)			Betriebsgewinn (in vH des Umsatzes)			Reingewinn (in Dollar je Aktie)		
	General Motors	Ford	Chrysler	General Motors	Ford	Chrysler	General Motors	Ford	Chrysler
1952	7 549	2 640	2 601	21,5	11,8	12,0	2,09	2,21	9,04
1953	10 028	4 211	3 348	18,0	13,2	9,3	2,23	3,14	8,59
1954	9 824	4 062	2 072	19,1	13,6	5,0	3,02	4,31	3,13
1955	12 443	5 591	3 466	22,9	20,9	11,5	4,26	8,17	11,49
1956	10 796	4 647	2 676	19,2	15,2	6,0	3,01	4,38	2,29
1957 (Schätzung)	—	—	—	—	—	—	2,90	5,50	14,00

rechterhalten. Dabei spielt sicherlich eine Rolle, daß General Motors größere Interessen außerhalb des Autogeschäfts unterhält als seine beiden Hauptkonkurrenten. General Motors ist sehr bedeutend in der Produktion von elektrischen Haushaltapparaten, Diesellokomotiven und Straßenbaumaschinen. Auch der Reingewinn war bei General Motors viel stabiler als bei der Konkurrenz.

Josef Harden

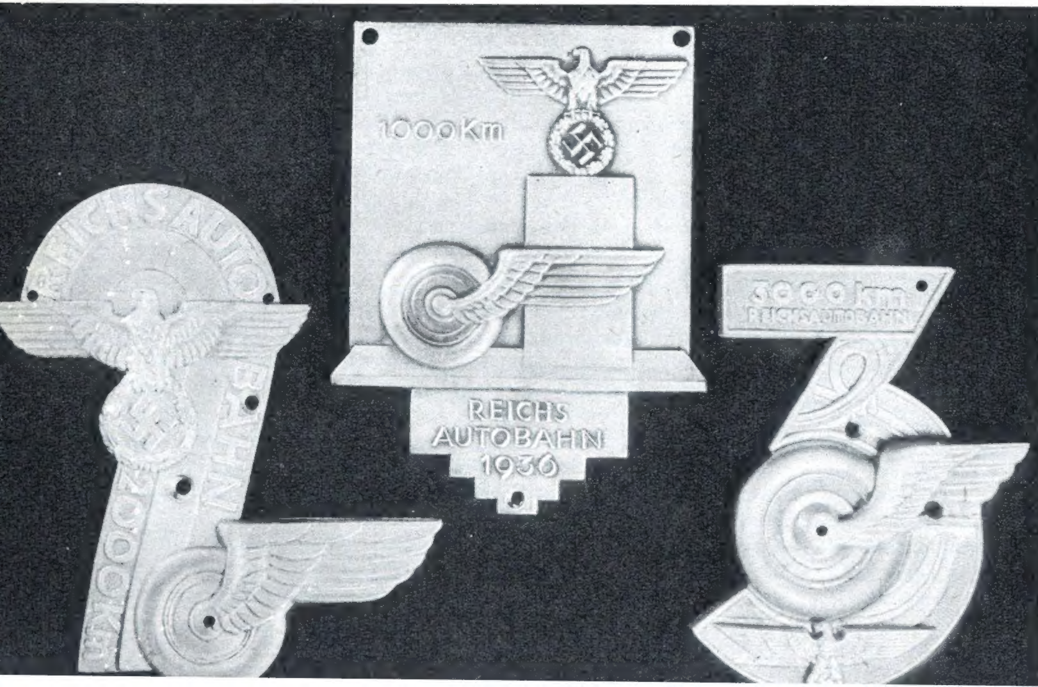
Wir stiften eine Plakette

Schon seit alten Zeiten, nicht erst seit 1933, werden in Deutschland Verdienste um die Allgemeinheit durch Orden und Ehrenzeichen gewürdigt. Erst jetzt erhielt Oskar Rümmele, der sich im vorigen Bundestag ohne Rücksicht auf seine Person für den Straßenverkehr eingesetzt hat und inzwischen den verdienten Ruhestand antrat, das große, am Halse zu tragende Bundesverdienstkreuz. Diese Ehrung gab uns den letzten Anstoß, uns auch einer anderen Großtat der letzten Jahre zu erinnern: der Wiederaufnahme des Autobahnbaues durch Bundesverkehrsminister Seebohm. Schon vor 1945 waren einige Kilometer Autobahn gebaut worden, und wir entsannen uns dreier Plaketten, die in den Jahren 1936, 1937 und 1938, also vor nunmehr 20 Jahren, anläßlich der Fertigstellung von jeweils 1000 km Autobahn herausgegeben worden waren. Wir stiften nun, nachdem in den Jahren 1953 bis 1957 nicht weniger als 158,9 km Autobahn gebaut wurden, eine vierte Plakette, aus deren Symbolen das atemberaubende Tempo dieses Autobahnbaues, der unter Hintansetzung aller anderen Interessen, insbesondere derer der Bundesbahn, unermüdlich vorwärts getrieben wurde, deutlich hervorgeht. Wir tun dies in dem schönen Bewußtsein, hiermit eine große Leistung in gebührender Form gewürdigt zu haben. Die neue Plakette kann allerdings an Interessenten noch nicht abgegeben werden, da sie in Anlehnung an die besonders vor der Bundestagswahl von Verkehrsminister und Regierungsparteien proklamierten großzügigen Straßenbauprogramme vorläufig nur auf dem Papier steht.



Den Autobahn-Bauleistungen der letzten 5 Jahre soll mit unserer Plakette ein Denkmal gesetzt werden. Genau waren es 158,9 km, die in dieser Zeit trotz Wirtschaftswunder und höchster technischer Perfektion entstanden.

Diese Plaketten stammen aus den Jahren 1936, 1937 und 1938, in denen mit für heutige Verhältnisse primitiven Mitteln jährlich etwa 1000 km Autobahn gebaut wurden.



Wir nennen im folgenden noch einmal die genauen Zahlen, aus denen die Leistungen der letzten fünf Jahre, die unter schlechtesten wirtschaftlichen Bedingungen vollbracht wurden, deutlich hervorgehen. Es wurden gebaut: 1935 und 1936 1087 km Autobahn, 1937 927 km, 1938 1051 km und 1939 bis 1942 800,1 km. Von diesen insgesamt 3865,1 km verblieben 1945 im jetzigen Bundesgebiet 2116,1 km. Hierzu kam von 1945 bis 1952 nichts, 1953 34,9 km, 1954 23,7 km, 1955 nichts, 1956 65,4 km und 1957 34,9 km, also von 1953 bis Ende 1957 zusammen 158,9 km!

Redaktion

Gewichte nach der Norm . . .

In der Not oder aus Weichherzigkeit packt mancher mehr in sein Auto hinein, als eigentlich hineingeht. Es dreht sich nicht nur darum, daß der Karosseriekonstrukteur oft statt für sechs nur für vier Personen Platz gelassen hat. Sechs wiegen mehr als vier, man kann den Wagen also überladen, und die Versicherungen können Ausflüchte machen oder sind gar ihrer Pflichten ledig. Man sollte das nicht auf die leichte Schulter nehmen, sondern in einer stillen Stunde lieber einmal den Kraftfahrzeugschein studieren. Da ist das „Leergewicht" aufgeführt und weiter unten das „zulässige Gesamtgewicht" sowie die „zulässige Achslast". Die Spalte „Nutzlast" ist bei Personenwagen nur selten ausgefüllt, weshalb man sich auch so wenig Gedanken um die zulässige Zuladung macht. Wir müssen schon selber rechnen, und dazu müssen wir wissen, was unter diesen Begriffen verstanden wird.

Unter „Leergewicht" heißt es im zuständigen DIN-Blatt 70020:

„39. Leergewicht (kg): Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs, d. h. Fahrgestellgewicht (siehe 37) zuzüglich Gewicht des vollständigen Aufbaus und Gewicht aller im Betrieb mitgeführten Ausrüstungsteile (z. B. Ersatzräder und -bereifung, Ersatzteile, Anhängerkupplung, Werkzeug, Wagenheber, Feuerlöscher, Aufsteckwände, Planengestell mit Planenbügeln und Planenlatten bzw. Planenstangen, Plane, Gleitschutzketten, Belastungsgewichte usw.), bei Lastkraftwagen und Zugmaschinen zuzüglich Fahrergewicht von 75 kg."

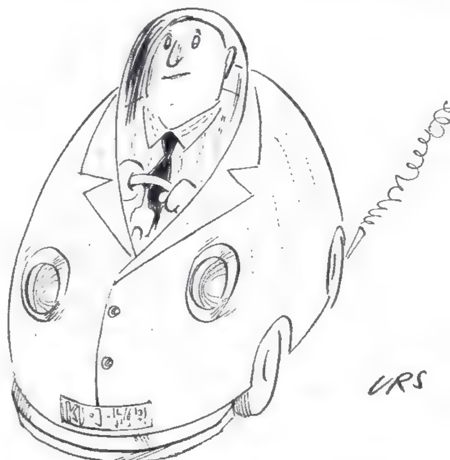
Unter „37" heißt es:

„37. Fahrgestellgewicht (kg): (Entfällt bei Fahrzeugen mit selbsttragendem Aufbau). Gewicht des betriebsfertigen Fahrgestells zuzüglich aller damit verbundenen reihenmäßig mitgelieferten Teile. Mitzuwiegen sind: Gefüllter Kraftstoff-Hauptbehälter (ohne Kraftstoff-Reservebehälter, falls sie baulich vom Hauptbehälter getrennt sind) oder gefüllter Gaserzeuger oder gefüllte Speichergasflaschen, gefüllter Kühler, Schmierstoff im Motor, Getriebe und in den Triebachsen, vollständige elektrische Einrichtung des Fahrgestells einschließlich der gefüllten Batterien, reihenmäßige Bereifung, vordere Kotflügel, Motorhaube, Windlauf, Kühlerverkleidung und Instrumententafel. Diese Teile einschließlich ihrer Befestigungsteile sind auch dann mitzuwiegen, wenn sie nicht fest mit dem Fahrgestell verbunden sind."

Daß das „Fahrgestellgewicht" in der Norm erscheint, ist darauf zurückzuführen, daß ja auch die Nutzfahrzeuge mit erfaßt werden sollen und durchaus nicht alle Personenwagen selbsttragende Karosserie besitzen. Die Normenleute wollten nach all dem unter dem „Leergewicht" des Personenwagens das Gewicht des betriebsfertigen Fahrgestells mit Aufbau bzw. des fahrfertigen selbsttragenden Fahrzeugs verstanden wissen, einschließlich aller serienmäßigen Einrichtungen, notfalls sogar einschließlich der Schneeketten. Was die Kfz-Zulassung als „Leergewicht" durch die Typprüfung schleust, ist also nicht gleich dem, was der Kunde nach Befriedigung seiner persönlichen Ausstattungswünsche feststellen wird. Tatsächlich ist uns noch kein Testwagen in die Hände gekommen, der auf der Waage das vom Werk genannte Leergewicht nicht beträchtlich überschritten hätte (im allgemeinen um 40 bis 80 kg!). Vielleicht tanken wir besonders gewichtigen Sprit, denn das zusätzliche Radiogerät, die Lichthupe oder die Scheibenwaschanlage können soviel Gewichtsdifferenz nicht ausmachen. Andererseits schlägt eine Bremshilfe, ein Satz Schneeketten usw. schon zu Buch. Jemand, der den Zubehörfimmel hat, bekommt ein ganz schönes „Leergewicht" zusammen, das mit der Eintragung in Zulassung und Kfz-Brief nicht mehr viel gemein hat.

Weiter heißt es in DIN 70020:

„36. Zulässiges Gesamtgewicht (kg): Gesamtgewicht, das unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung, der zulässigen Achslasten und der gesetzlich festgelegten Höchstwerte (StVZO § 34, Abs. 3) nicht überschritten werden darf."
„35. Zulässige Achslast (kg): Achslast, die unter Berücksichtigung der Werkstoffbeanspruchung und der gesetzlich festgelegten Höchstwerte (StVZO § 34, Abs. 3) nicht überschritten werden darf." Auch diese Zahlen erscheinen in Zulassung und Kfz.-Brief. Bei einer Kontrolle dürften also weder das zulässige Gesamtgewicht, noch eine der zulässigen Achslasten überschritten werden. Die Summe der beiden zulässigen Achslasten braucht dabei nicht mit dem zulässigen Gesamtgewicht übereinzustimmen; sie kann größer oder kleiner sein als jenes.



Über die „Nutzlast" wird gesagt:

„40. Nutzlast (kg): Nutzlast, die das betriebsfertige Fahrzeug bei gleichmäßiger oder der durch Aufbau gegebenen Lastverteilung tragen kann, ohne daß die zulässigen Achslasten und das zulässige Gesamtgewicht überschritten werden."

Generell wird man als Nutzlast beim Personenwagen also die Differenz „zulässiges Gesamtgewicht abzüglich tatsächlichem fahrfertigem Gewicht" bezeichnen müssen, und das ist immer weniger, als die Zulassung ausweist. Machen Sie selbst die Probe!

Die zulässige Achslast errechnet sich beim Personenwagen, wo man die StVZO hinsichtlich ihrer Grenzwerte (z. Zt. 8 to) noch nicht zu beachten braucht, maßgeblich aus der Bereifung, wobei von gebräuchlichen Reifendrücken ausgegangen wird. Eine Bereifung 5,90–13 statt der serienmäßigen 5,60–13 kann somit eine Erhöhung der zulässigen Achslast und damit auch des zulässigen Gesamtgewichts ergeben, nur muß dann die Änderung der Kfz-Zulassung beantragt werden. Das ist auch der Trick, wie manche Kombi-Wagen zu höherer Nutzlast kommen. Die übrigen Achsenbauteile sind mit so hoher Sicherheit ausgelegt, daß sie solche Manipulationen ohne weiteres verkraften. Allenfalls müßte die Federung verstärkt werden, damit nicht allzuviel Federweg schon durch das reine Leergewicht verlorengeht.

Hinsichtlich der zulässigen Abweichungen vom Gewicht sagt die Norm folgendes:

„Bei Nachprüfungen ist für die hierfür angegebenen Werte zur Berücksichtigung der Fertigungstoleranzen eine Abweichung von 5% zulässig."

Das „hierfür" bezieht sich auf das Fahrgestellgewicht und nicht etwa auf das Leergewicht oder gar auf das zulässige Gesamtgewicht. Streng genommen sind im letzten Fall wesentlich weniger als 5% bereits unzulässig – schon 30 kg bei einem VW können also zuviel sein und nach den Buchstaben der Norm und des Gesetzes den Tatbestand der „Überladung" schaffen!

Geht man der aus zulässigem Gesamtgewicht und tatsächlichem Leergewicht errechneten Nutzlast nach, so bekommt man es bald mit der Angst zu tun. Da bringt ein für 1235 kg zulässiges Gesamtgewicht ausgelegter Wagen 940 kg auf die Waage, hat also ganze 290 kg Nutzlast. Vati wiegt – ohne Wintermantel – 80 kg, Mutti ohne Lippenstift und sonstige Kosmetik 60 kg, Opa und Oma zusammen 140 kg, Klein-Mäxchen auch noch 20 kg – und schon sind 300 kg beisammen, und die Überladung ist Tatsache (in einem Fünfsitzer!). Und gehen wir mit der Vollfamilie für drei Wochen in Urlaub – Vati zu 80 kg, Mutti zu 60 kg, das halbwüchsige Geschwisterpaar zu 100 kg gerechnet –, so könnten für das Urlaubsgepäck einschließlich Reservekanister, Wolldecken und der mit nach Hause geschleppten Chiantiflaschen 50 kg Gepäck mitgenommen werden. Mit vier Erwachsenen zu je 70 kg wären es gerade 10 kg!

Ist man in den Konstruktionsbüros der Automobilindustrie so wirklichkeitsfremd? Dort verweist man auf die Norm. Und die sagt in DIN 70020, Ziffer 40:

„Bei Fahrzeugen zur Personenbeförderung sind zur Bestimmung der der Nutzlast entsprechenden Personenzahl folgende Gewichte zugrundezulegen: Personengewicht 65 kg (bei Personenkraftwagen und Seitenwagen entsprechen einer Person zwei Kinder bis zu 12 Jahren). Dazu Gepäckgewicht: a) bei Krafträdern je Person 10 kg, b) bei Personenwagen für zwei Personen 25 kg, für drei Personen 30 kg, für vier Personen 35 kg, für 5 Personen 40 kg, für 6 Personen 45 kg . . ., bei Kraftomnibussen und Kraftomnibus-Anhängern im Fernverkehr je Person 10 kg."

Da haben wir's also: Ein Fünfsitzer muß für $5 \times 65 + 40 = 365$ kg ausgelegt sein, ein Viersitzer entsprechend für $4 \times 65 + 35 = 295$ kg. Abgesehen davon, daß sich heute schon die 1,5 Liter-Klasse rühmt, Fünfsitzer zu bieten, und daß dann 40 kg Gepäck (= zwei mittelgroße Koffer) für fünf Personen reichlich dürftig sind, sträubt sich die Vernunft dagegen, den ausgewachsenen Deut-

schen auf 65 kg einzuschätzen. Solche Mittelwerte sind offenbar als Durchschnitt der gesamten Bevölkerung, einschließlich Kleinkindern, errechnet. Die Norm 70020 stammt aus einer Zeit, in der es uns noch schlechter ging, vom Dezember 1950. Die Vorkriegsnorm rechnete noch mit ehrlichen 150 Pfund-Personen, inzwischen sind wir – trotz Wirtschaftswunder – offenbar leichter geworden. Eigentlich sollten die Konstrukteure aber nicht mit solchen anzweifelbaren Werten rechnen, auch dann nicht, wenn es sich um die amtlichen Normen handelt. Unter den augenblicklichen Umständen läßt man den Autokäufer, der sogenannte „Fünfsitzer" kauft, unbedenklich und ohne sein Wissen das zulässige Gesamtgewicht überschreiten. Er überlädt einerseits auf eigenes Risiko für Reifen, Federung, Trag- und Fahrwerk, die vielleicht eine gelegentliche Überlastung nicht übel nehmen. Was aber, wenn durch das Zusammentreffen unglücklicher Umstände doch etwas bricht, ein übereifriger Polizist einschreitet oder gar die Haftpflicht in Funktion treten soll und dann Überladen nachgewiesen wird? Der Fahrzeughersteller ist durch Norm und Zulassung gedeckt, das Risiko trägt der Fahrzeughalter oder der Fahrer. Für den aber sind fünf Personen eben fünf Personen und nicht 325 kg. *bk*

. . . und in der Wirklichkeit

Der für Kraftfahrzeuge zuständige Normenausschuß besteht aus Vertretern der Automobilindustrie, und diese nehmen, wer wollte es ihnen verübeln, natürlich deren speziellen Interessen wahr. Normen sind durchaus etwas Gutes, im Falle der Gewichte aber sind sie ein ähnlich frommer Selbstbetrug wie der umstrittene Normverbrauch.

Sehen wir uns doch einmal die effektive Nutzlast verschiedener Wagenmodelle an, wobei wir natürlich nicht von dem im Prospekt angegebenen „Leergewicht" ausgehen, sondern davon, wie viele Kilogramm jeweils mit normaler Zubehörausstattung und vollem Tank auf die Waage gebracht werden. Die effektive Nutzlast beträgt bei

Goggomobil T 300	260 kg	(3,1)
Fiat 500	280 kg	(3,3)
Lloyd 600 Alexander	285 kg	(3,4)
Fiat 600	315 kg	(3,7)
Renault 4 CV	295 kg	(3,5)
Renault Dauphine	340 kg	(4,0)
Austin A 35	355 kg	(4,2)
Volkswagen	370 kg	(4,4)
Goliath 1100	320 kg	(3,8)
NSU-Fiat Neckar	285 kg	(3,4)
DKW 3 = 6	400 kg	(4,7)
Ford-Taunus 15 M	330 kg	(3,9)
Opel-Olympia Rekord	340 kg	(4,0)
Ford-Taunus 17 M	310 kg	(3,7)
Borgward-Isabella	355 kg	(4,2)
Peugeot 403	470 kg	(5,5)
Fiat 1400	310 kg	(3,7)
Mercedes-Benz Typ 180	375 kg	(4,4)
Mercedes-Benz Typ 190	425 kg	(5,0)
Porsche 1600	320 kg	(3,8)
Citroen DS 19	410 kg	(4,8)
Opel-Kapitän	350 kg	(4,1)
Mercedes-Benz Typ 220 S	430 kg	(5,1)
Borgward Hansa 2400 P	350 kg	(4,1)
BMW 502	460 kg	(5,4)
Mercedes-Benz Typ 300 c	440 kg	(5,2)
Ford V 8 Fairlane	475 kg	(5,6)
Chevrolet V 8 Bel Air	400 kg	(4,7)
Buick Roadmaster	460 kg	(5,4)
Oldsmobile 98	375 kg	(4,4)

Unter diesen Gewichtszahlen – die geheimnisvollen Klammerwerte werden anschließend erklärt – wird sich mancher Leser mehr vorstellen können, wenn wir sie mit der Praxis in engeren Zusammenhang bringen. Geht man davon aus, daß eine erwachsene Person mit normaler Kleidung im Durchschnitt 75 kg wiegen möge, und billigt man dieser Person dann noch bescheidene 10 kg Gepäck zu, so ergibt sich, daß an effektiver Nutzlast braucht

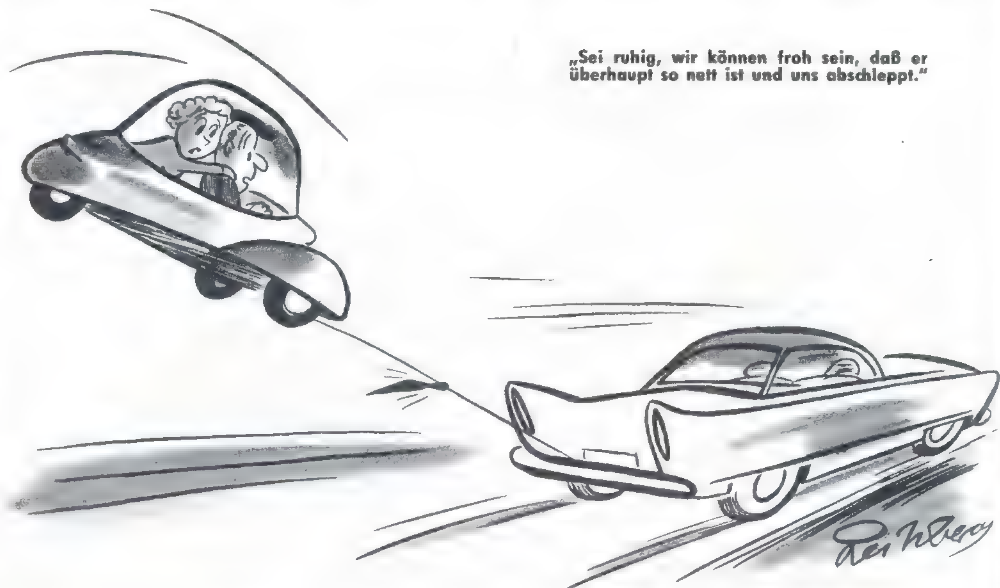
ein Zweisitzer	170 kg
ein Viersitzer	340 kg
ein Fünfsitzer	425 kg
ein Sechssitzer	510 kg

Daraus ergibt sich, daß man selbst in den größten Modellen kaum verantworten kann, noch Gepäck mitzunehmen, wenn schon 5 oder 6 Personen im „fahrenden Raum" sitzen. Ein Mercedes 180, Opel-Kapitän, Borgward 2400 oder sogar der riesige Oldsmobile sind, ungeachtet ihrer Platzfülle, eigentlich nur als viersitzige Autos zu gebrauchen und beim 17 M beispielsweise erscheint selbst dies fast fraglich.

Die Klammerwerte der obigen Aufstellung demonstrieren, für wie viele Personen nach Maßgabe der von uns zugrunde gelegten Gewichte – 75 kg je Person plus 10 kg Gepäck – die einzelnen Modelle wirklich ausnutzbar sind. Ein Wagen mit dem Wert 3,7 beispielsweise ist demnach bestenfalls ein knapper Viersitzer, bestimmt aber kein Fünf- oder Sechssitzer, und wenn er noch so viel Platz zu bieten hat.

So offenbart unsere Zusammenstellung einige immerhin bemerkenswerte Fakten. Viele heutige Wagen sind gewichtsmäßig einfach zu knapp ausgelegt, jedenfalls in der Relation zu der Sitzzahl, die sich manche Käufer vorstellen, bestärkt durch eine zwar objektiv wahrheitsgemäße, subjektiv aber zuweilen irreführende Werbung. Eigentlich sind, von den zweisitzigen Porsche und Fiat 500 abgesehen, nur zwei Wagentypen ihrer Größe entsprechend gewichtsmäßig reichlich genug bemessen, nämlich der VW und der Peugeot 403. Nur für diese beiden erscheint folglich etwa eine zusätzliche Gepäckbrücke auf dem Dach sinnvoll und bei Bedarf empfehlenswert. Wer sich einen unserer mittleren Wagen als Viersitzer kauft oder einen der größeren als Fünfsitzer, der ist ehrlich bedient, aber wirkliche und echte Sechssitzer gibt es unter den serienmäßigen Limousinen derzeit nicht. Eine nur gelegentliche Überladung schadet bei entsprechend vernünftiger Fahrweise im allgemeinen nichts, und manchmal kommt es ja nur darauf an, ausnahmsweise eine größere Personenzahl ohne Gepäck über eine kürzere Strecke zu befördern. Für die meisten Leute hat die Gewichtsfrage keine besondere Bedeutung, weil sie ohnehin ihr Auto fast nie voll besetzen bzw. voll beladen. Kummer haben jedoch hauptsächlich kinderreiche Familien. Ihre Angehörigen sind keineswegs lauter solche Hungerleider, wie das die Automobilindustrie oft vorauszusetzen scheint. *Werner Oswald*

„Sei ruhig, wir können froh sein, daß er überhaupt so nett ist und uns abschleppt."



Unser Test:

VOLVO PV 444 L

(mit Sportmotor)



Hätte ich nicht schon vor einem Jahr die Gelegenheit gehabt, einige hundert Kilometer mit dem damaligen, mit einem um 170 ccm kleineren Sportmotor ausgerüsteten Volvo zu fahren, wäre der Test des jetzigen Modells eine der größten Überraschungen meines Testerlebens gewesen. Noch nie war mir ein serienmäßiges Fahrzeug in die Hände gekommen, dessen Fahrleistungen in solchem frappanten Widerspruch zu seinem biederen, ja altmodischen Aussehen und auch zu seiner ganz nüchternen technischen Beschreibung standen: ganz normaler Vierzylinder, Kipphebelmotor, Dreiganggetriebe, starre Hinterachse, 4 Sitze, Gewicht rund 1000 kg und Höhe der 2türigen Karosserie nicht weniger als 1,56 m. Karosserieform: seit zehn Jahren unverändert, und auch in ihrer Jugendzeit eher zehn Jahre zurück als ihrer Zeit voraus.

Der einzige Hinweis auf die für einen derartigen Wagen verblüffenden Fahrleistungen sind die zwei horizontalen S.U.-Vergaser, eine Katalog-Angabe von 85 SAE-PS und die vielen Sporterfolge des Volvo in den USA. Und dabei darf auch nicht vergessen werden, daß der Wagen in Belgien, wo er gut vertreten ist und in erheblichen Stückzahlen verkauft wird, nur 96 000 frs, also unter 8000 DM, kostet. Das sind nur rund 1000 DM mehr als ein Opel Rekord oder ein Taunus 17 M, 1000 DM weniger als eine normale Isabella und 2500 DM weniger als eine Isabella TS.

Für denjenigen, dem es vor allen Dingen auf Leistung ankommt, die er aber nicht teuer erkaufen will und für den aus Familien- oder geschäftlichen Gründen ein Sportwagen nicht in Frage kommt, bietet der Volvo eine ideale Lösung, zumal er sich auch im Laufe der Jahre als außerordentlich robust erwiesen hat. Allerdings muß derjenige, der sich zum Kaufe eines PV 444 mit Sportmotor entschließt, sportlich genug sein, um nicht nur auf eine gefällige äußere Form zu verzichten, sondern auch auf dem Gebiet der Bequemlichkeit einige Konzessionen zu machen. Man kann eben nicht alles haben, und der niedrige Preis, der für den nicht in Riesenserien gebauten Wagen gefordert wird, ist ja nur dadurch erklärlich, daß die für seinen Bau verwendeten Werkzeugmaschinen längst abgeschrieben sind. Der gleiche Motor und die gleiche Kraftübertragung werden auch (in Normal- und Sportausführung) für den viel moderneren, erst vor einigen Monaten in Serie genommenen Volvo „Amazon" verwendet, der jedoch ganz erheblich teurer ist als der PV 444.

Daß der 1,6-Liter-Motor eine recht hohe Literleistung hat, bleibt den Insassen des Wagens nicht verborgen, denn er arbeitet dementsprechend lauter als ein normaler Tourenmotor, bleibt aber außerordentlich elastisch. Das höhere Geräuschniveau ist hauptsächlich durch das Ansauggeräusch bedingt, das durch die zwei kleinen, flachen Luftfilter kaum gedämpft wird und besonders beim Vollgasgeben in den Vordergrund tritt. Dies wird einen sportlich eingestellten Fahrer aber kaum stören, ja viele werden das Geräusch eher als faszinierend empfinden, zumal ja der Wagen auch entsprechend beschleunigt und der Wind nicht viel mitzuhelfen braucht, um die Spitzengeschwindigkeit auf echte 150 km/st emporzuschrauben. Bei Teillast ist der Motor kaum lauter als eine normale Tourenmaschine und hat bei 130–135 noch so viel Reserve, daß dieses Tempo, das als normale Dauergeschwindigkeit anzusehen ist, auf der Autobahn bergauf, bergab eingehalten werden kann. Der Auspuffton ist sportlich, aber nicht auffallend laut. Bemerkenswert niedrig ist der Verbrauch (Superkraftstoff ist natürlich unbedingt erforderlich), der auf einer sonntäglichen Bummelfahrt nur 8,8 Liter/100 km betrug und auch bei recht scharfer Fahrweise nicht über 11,5 Liter ging. Trotzdem ist aber der Aktionsradius durch einen viel zu klein bemessenen Tank praktisch auf 300 km beschränkt.

3-GANG-GETRIEBE

Viel weniger schön werden natürlich die sportlichen Fahrer das Dreiganggetriebe finden, obwohl es sich mit Hilfe des in der Wagenmitte angebrachten Schaltknüppels wunderschön leicht und weich schalten läßt. Zwar wirkt das „Loch" zwischen dem II. und III. Gang nicht allzu störend, zumal sich das Tempo im II. bis über 90 km/st hinaufschrauben läßt, aber die Untersetzung im nichtsynchronisierten I. Gang ist doppelt so groß wie im II. und obendrein ist natürlich Zwischengas unerläßlich, wenn man ihn während der Fahrt einschalten will. Wenn auch die Beschleunigung im II. Gang selbst von sehr niedrigen Geschwindigkeiten ab recht gut ist, so besteht doch kein Zweifel, daß besonders für solche Fahrer, für welche der sportlichere Volvo in Frage kommt, ein Vierganggetriebe, vor allem in bergigen Gegenden, von großem Vorteil wäre. Daß man dies bei Volvo einsieht, geht daraus hervor, daß vor zwei Jahren für das nunmehr aufgegebene 2sitzige Sportmodell ein Fünfganggetriebe entwickelt worden war, das zwar in Prospekten erwähnt, unseres Wissens jedoch niemals serienmäßig gebaut wurde.

Obwohl der Volvo PV 444 ursprünglich nicht als Hochleistungsfahrzeug entworfen wurde, entsprechen seine Fahreigenschaften im großen und ganzen seinen jetzigen, stark erhöhten Leistungen. Ursprünglich neigte der Wagen zu sehr starkem Untersteuern, so daß es in schnellen, an der Grenze genommenen Kurven nicht mehr viel ausmachte, ob das Lenkrad um eine halbe Umdrehung mehr oder weniger gedreht wurde: die Vorderräder rutschten einfach mehr oder weniger geradeaus weg. Das wurde nunmehr dadurch behoben, daß durch eine neue Verbindung zwischen dem oberen Teil des Differentialgehäuses und der Karosserie-Plattform das hintere Rollzentrum erhöht wurde. Zwar untersteuert der Wagen immer noch, tut dies aber in einer Weise, die die Präzision der Lenkung nicht mehr beeinträchtigt, andererseits jedoch genügt, um dem Wagen gute Geradlaufeigenschaften zu gewähren. Kurvenneigung und Seitenwindempfindlichkeit sind mäßig, jedoch



auf den Vordersitzen erheblich besser ist als im Fond. Unangenehmes Klappern war im Testwagen, der am Ende unseres Tests fast 10 000 km zurückgelegt hatte, auch auf schlechten Straßen nicht festzustellen, abgesehen von dem, das durch das Werkzeug hervorgerufen wurde, für das im Kofferraum keinerlei Befestigung vorgesehen ist. Auch hielten sich das Dröhnen der Karosserie auf Steinpflaster und die Windgeräusche bei flotter Fahrt in sehr annehmbaren Grenzen.

Daß die Karosserie in vieler Hinsicht modernen Ansprüchen nicht mehr entspricht, ist schon aus ihrer äußeren Form zu entnehmen. Und dies trifft nicht nur für ihre Linienführung zu, sondern auch für die Sitzbreite und die Sicht, die sie den Insassen und insbesondere dem Fahrer bietet. Vorn reicht die Breite gerade dazu aus, daß einigermaßen korpulente Fahrer und Beifahrer einander nicht stören. Anfangs findet auch der Fahrer, er hätte für den linken Ellenbogen nicht genug Platz, zumal die Armlehne noch im Wege ist, aber dies ist anscheinend nur Einbildung, denn man gewöhnt sich bald daran und merkt nach kurzer Zeit nichts mehr davon.

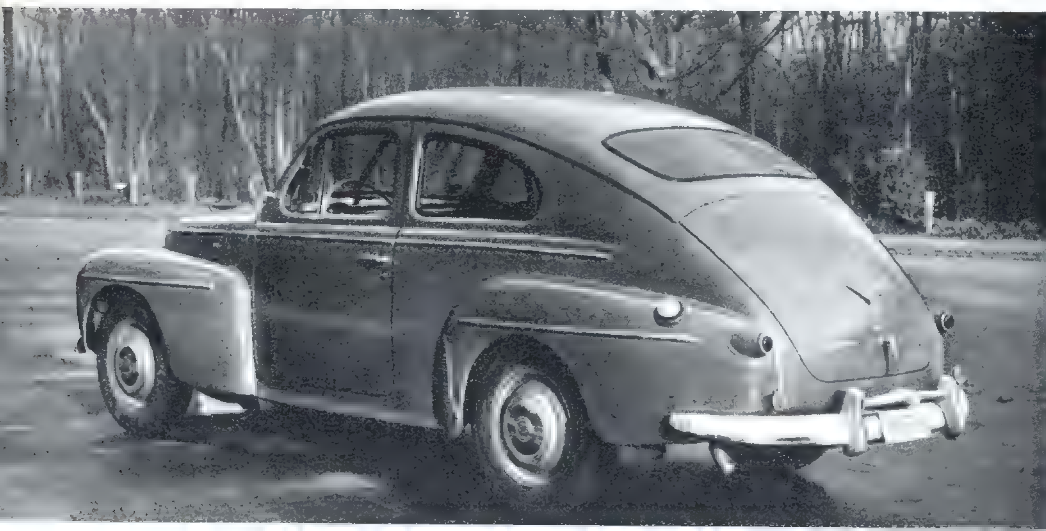
ist der Volvo ziemlich schienenempfindlich, was wohl darauf zurückzuführen ist, daß seine Lenkung zwar kein Spiel aufweist, jedoch zu stark federt, um als vollkommen präzis bezeichnet werden zu können. Dafür geht sie aber recht leicht und angenehm, ist mäßig untersetzt und hat gute Rückstellwirkung. Stöße werden dem Fahrer kaum vermittelt, doch gewährt sie guten Straßenkontakt.

Die reichlich bemessenen Bremsen erfordern im Gegensatz zu den anderen Bedienungsorganen einen ziemlich großen Kraftaufwand, wirken aber auch bei höheren Geschwindigkeiten sicher und regelmäßig. Fading tritt, auch bei starker Beanspruchung, nur in geringem Maße auf. Die unter dem Armaturenbrett liegende Handbremse ist praktisch, aber nicht sehr wirkungsvoll.



FEDERUNG UND FAHRKOMFORT

Ein großer Federweg und ziemlich starke Federn ermöglichen auch auf recht schlechten Straßen die Einhaltung eines ziemlich hohen Fahrtempos. Allerdings könnte man sich, besonders hinten, stärkere Stoßdämpfer wünschen, die zweifellos die Bodenhaftung der Räder verbessern und auch die Nickschwingungen des Aufbaus besser in Schranken halten würden. Im großen und ganzen eignet sich die Federung aber zum schnellen Fahren besser als zum Bummeln, denn sie wirkt bei geringen Geschwindigkeiten ziemlich hart, wobei zu bemerken ist, daß der Fahrkomfort



Auch hinten ist es unmöglich, zu dritt zu sitzen, dafür verfügt man aber über sehr angenehme Armlehnen, und die Sitze an sich sind vorn und hinten äußerst bequem. Fußraum und Kopfhöhe sind offensichtlich für große Nordländer bemessen, ja die getrennten Vordersitze sind sogar so tief, daß sie Personen mit nicht übermäßig langen Oberschenkeln unter den Knien stören können. Die Polsterung ist sehr angenehm weich und ergänzt somit die eher harte Federung des Wagens, aber bei so einem sportlichen Auto könnte man sich vorn einen besseren seitlichen Halt wünschen. Auch können die Rückenlehnen der Vordersitze nicht weit genug nach vorn umgeklappt werden, um einen bequemen Zugang zur hinteren Sitzbank zu

gewähren. Jedoch wurden neuerdings die Türen mit einer Klemmvorrichtung versehen, die sie in offener Position festhält, und beim Öffnen der Türen leuchtet auch die Innenbeleuchtung auf.

SICHT NACH AUSSEN: 10 JAHRE ZURUCK

Nichts läßt die Fortschritte der letzten zehn Jahre auf dem Gebiet der Fahrer- (und auch Mitfahrer-)Sicht besser erkennen als eine Fahrt mit dem PV 444. Den vorderen rechten Kotflügel kann der Fahrer nur dann sehen, wenn er sich weit nach rechts und nach vorn beugt; die vorderen und auch die mittleren Karosseriepfosten sind sehr dick; da die Windschutzscheibe nicht allzu weit weg vom Fahrer steht, wirken sie aber weniger störend, als man es erwarten könnte, obendrein ist noch die Windschutzscheibe durch einen Mittelpfosten getrennt. Am schlimmsten ist aber die Sicht nach hinten, denn der durch die Karosserieform bedingte, sehr hochliegende untere Rand des Rückblickfensters verbirgt alle tiefliegenden Gegenstände, die sich hinter oder seitlich vom Wagenheck befinden, und macht es sehr schwierig, auch nur annähernd die Wagenlänge abzuschätzen. Dadurch wird das Einfahren in Parklücken sehr erschwert. Bei Schnee würde noch hinzukommen, daß die flach liegende hintere Scheibe sofort verschneien würde, und daß die elektrischen Scheibenwischer den mittleren Teil der Windschutzscheibe nicht wischen.

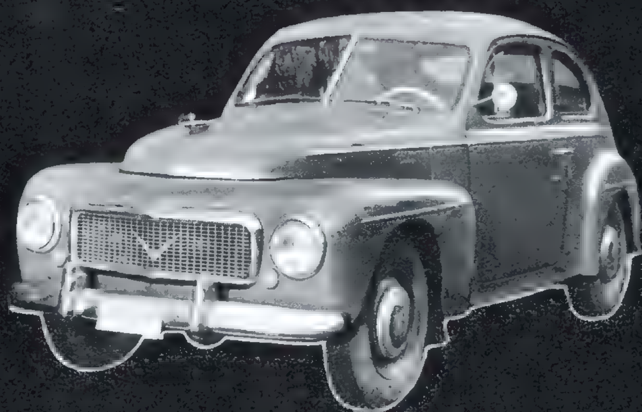
Die hinteren Fenster sind nicht als Kurbelfenster ausgebildet. Zur Lüftung des Wageninnern dienen lediglich die versenkbaren Türfenster, die dazugehörigen kleinen Ausstellfenster, deren Verwendung die Windgeräusche allerdings ziemlich stark erhöht, und die serienmäßig eingebaute Heiz- und Belüftungsanlage, die recht gut funktioniert. Bei um einige Zentimeter geöffnetem Türfenster ermöglicht sie eine gute, zugfreie Entlüftung des Wageninnern, die durch ein regulierbares Gebläse beschleunigt werden kann, und die regulierbare Wärmeentfaltung ist zweifellos dem kältesten Winter gewachsen. Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang noch, daß außer dem im Wasserkreislauf eingebauten, üblichen Thermostat auch eine vom Armaturenbrett aus regulierbare Kühlerjalousie serienmäßig vorgesehen ist.

Mit fünf vor dem Fahrer liegenden Instrumenten – nämlich Tachometer (ohne Tageszähler), Öldruckmesser, Wasserthermometer, Amperemeter und Benzinuhr – ist das Armaturenbrett, dessen Beleuchtung regulierbar ist, gut ausgestattet. Symmetrisch vor dem Beifahrer ist ein reichlich bemessener Handschuhkasten mit Klapptür eingebaut, der jedoch nicht verriegelt werden kann. Die Mitte ist für den Einbau eines Radio-Apparates eingerichtet. Praktisch ist, daß der Zugknopf, der die Kaltstartvorrichtung der S.U.-Vergaser betätigt, zuerst den Leerlauf schneller einstellt und erst, wenn er ungefähr halb herausgezogen ist, ein fetteres Gemisch erzeugt.

Kaum der Leistung des Wagens angemessen waren die Scheinwerfer mit fußbetätigtem Abblendschalter, was um so erstaunlicher ist, als sie ihrer Größe und ihrem Fabrikat nach die gleichen waren wie im früher getesteten Wagen, wo sie als recht gut bewertet wurden. Ein von der Lenksäule automatisch wieder in seine Ruhestellung gebrachter Hebel betätigt die Blinker, und ein Halbring auf dem Lenkrad dient der Betätigung der angemessen

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VOLVO PV 444 L/85



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung x Hub 79,3 x 80 mm, Hubraum 1585 ccm, Verdichtung 1:8,2, Leistung 85 SAE-PS bei 5500 U/min, max. Drehmoment 12,2 mkg bei 3500 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), Nockenwelle im Kurbelgehäuse (Antrieb durch Kette), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 8 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,75 Liter + Filter 0,75 Liter), Ölfilter im Hauptstrom, 2 S.U.-Vergaser H 4, mechanische Benzinpumpe, 35-Liter-Tank im Heck, Batterie 6 Volt 84 Amp/st. (unter der Motorhaube), 240 W-Lichtmaschine, Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (5500 U/min), 14,6 m/s, bei 100 km/st (3800 U/min) 10 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung, Dreiganggetriebe (2. und 3. Gang synchronisiert) mit Mittelschalthebel. Untersetzungen I. 3,23, II. 1,62, III. 1,0. Rückwärts 2,92. Hinterachse 4,56. Ölinhalt des Getriebes 0,5 Liter, der Hinterachse (Hypoïd) 0,9 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Trapezquerlenkern mit Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Drehstabstabilisator, hinten Starrachse mit Schraubenfedern mit Schubstreben, mittlerem Dreiecklenker, Panhard-Stange und Teleskopstoßdämpfern. Reifen 5,90–15 (1,4/1,6 Atü), Schnecken-Rollen-Lenkung mit dreiteiliger Spurstange, hydraulische Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 950 cm², Seilzug-Handbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2600 mm, Spur 1295/1315 mm, Bodenfreiheit 200 mm, Außenmaße 4500 x 1590 x 1560 mm, Wendekreis ca. 11 m, Wagengewicht vollgetankt 1010 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1350 kg.

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	4 bis 45 km/st
II. Gang	10 bis 92 km/st
III. Gang	ab 17 km/st
Höchstgeschwindigkeit	148,5 km/st
Tachometer-Voreilung	2 %

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	6 sec
0 bis 80 km/st	9,3 sec
0 bis 100 km/st	15,4 sec
0 bis 120 km/st	24,2 sec
400 m vom stehenden Start	19 sec
1000 m vom stehenden Start	35,9 sec

Steigfähigkeit

I. 38%, II. 19%, III. 11%.

Alle Messungen bei mit einer Person belastetem Wagen.

Leistungsgewicht

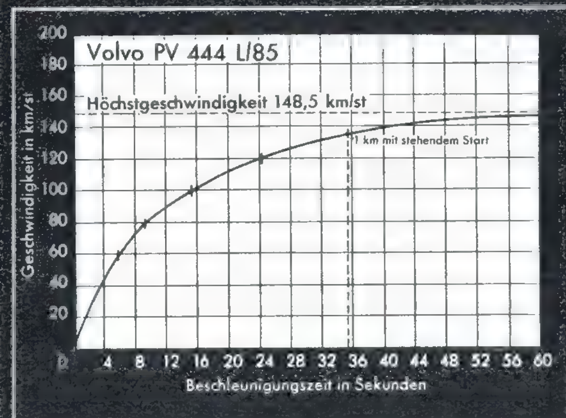
fahrfertig	11,9 kg/SAE-PS
voll belastet	15,8 kg/SAE-PS

Verbrauch (Superkraftstoff)

Ruhige Fahrweise, bis 100 km/st	8,8 Liter/100 km
Voll ausgefahren	11,5 Liter/100 km

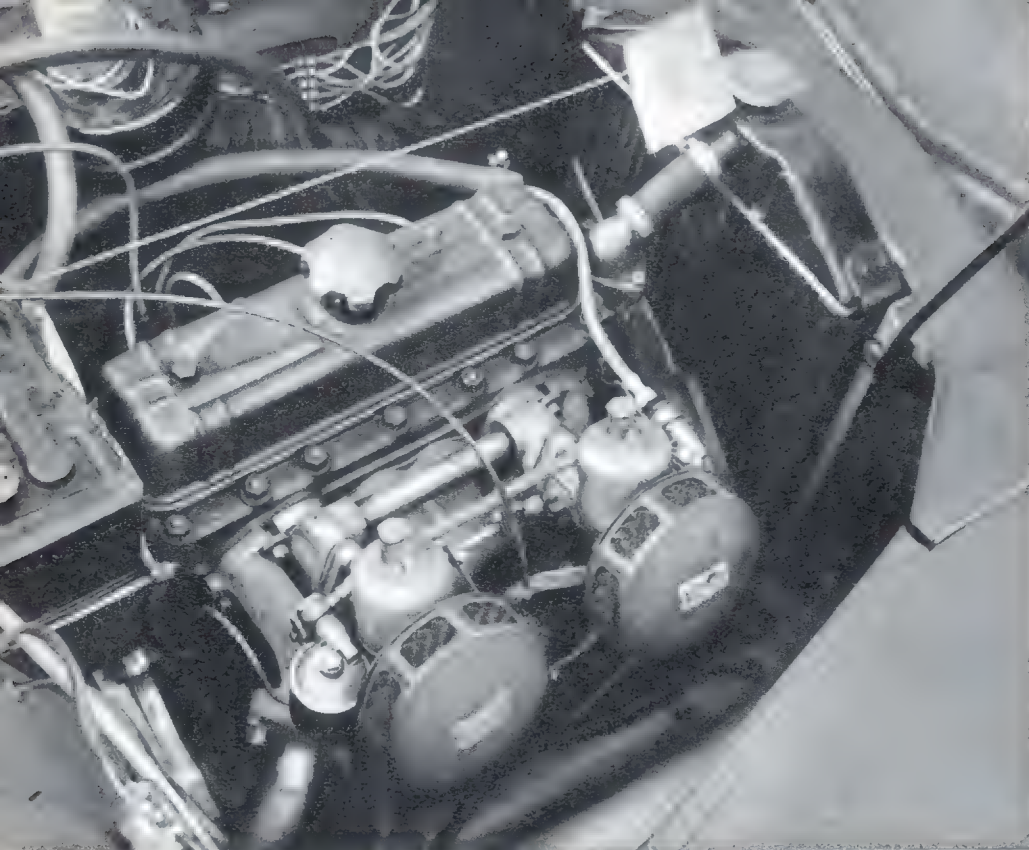
Wartung (Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 4000 km
Schmierdienst	alle 2000 km
Einfahrzeit	20 000 km



PREIS

Der genaue Verkaufspreis in DM konnte uns vom Hersteller bis Redaktionsschluß nicht angegeben werden.



lauten Hupe. Lichthupe und Scheibenwaschanlage sind nicht serienmäßig vorgesehen.

Die Heckpartie enthält einen recht ansehnlichen Kofferraum, der durch eine ausgewuchtete, große Tür gut zugänglich ist. Das senkrecht auf der rechten Seite angebrachte Reserverad nimmt keinen allzu großen Platz in Anspruch und kann bei voller Beladung herausgenommen werden, ohne daß erst viel Gepäck entladen werden muß. Eine Innenbeleuchtung des Kofferraumes ist nicht vorgesehen. Motor, Zubehör, Batterie, Bremsflüssigkeitsbehälter usw. sind gut zugänglich. Der Primäranschluß der Zündspule befindet sich auf der Fahrgastraumseite der Spritzwand, was Dieben ihr Handwerk erschwert. Sehr unpraktisch ist dagegen, daß zu den Tür- und Zündschlössern zwei verschiedene Schlüssel passen, die äußerlich einander beinahe völlig gleichen.

GROSSE LEISTUNG FUR WENIG GELD

Bei bewährter Qualität und geringem Verbrauch bietet der Volvo PV 444 L mit Sportmotor ganz hervorragende Fahrleistungen für eine viersitzige Limousine verhältnismäßig niedriger Preislage. Ihretwegen wird mancher sportliche Fahrer, der einen viersitzigen Wagen benötigt und über keinen allzu großen Geldbeutel verfügt, gern über verschiedene Mängel und Unzulänglichkeiten, die größtenteils durch den veralteten Aufbau bedingt sind, hinwegsehen. Sich durchsetzen kann er aber in Europa nur dort, wo sein Preis nicht durch übermäßige Zollspesen belastet . . . und die vorgeschriebene Einfahrzeit von 20 000 Kilometern (km) nicht allzu ernst genommen wird!

Paul Frère

Fahrtbericht vom

Horch P 240 Sachsenring

Wir bringen hier den Bericht eines Lesers, der Gelegenheit hatte, den Horch Sachsenring längere Zeit zu fahren. Der Sachsenring ist im Westen nur selten zu sehen, und seine Besitzer oder Fahrer äußern sich ungern über dieses äußerlich recht ansprechende Fahrzeug. Wir können nicht beurteilen, ob die von unserem Leser geübte Kritik auch noch auf die heute hergestellten Fahrzeuge zutrifft, und wir wissen aus eigener Erfahrung gut genug, daß es solche Dinge durchaus nicht nur jenseits der Zonengrenze gibt. Immerhin erschien es uns interessant, einmal Näheres über dieses bei uns kaum dem Namen nach bekannte Fahrzeug berichten zu können.

Redaktion

Der Horch Sachsenring wurde zur Frühjahrsmesse 1956 der Öffentlichkeit vorgestellt. Wenn er trotzdem auch jetzt noch selbst in der DDR verhältnismäßig selten auf den Straßen zu sehen ist, dann liegt das nicht zuletzt an dem Märchenpreis von 27 000 DM (Ost), der ihn nur für wenige zugänglich macht. Dabei bietet der Sachsenring keineswegs das, was man im Westen von einem Repräsentationswagen dieser Preislage erwarten würde, er liegt seinen Fahrleistungen und seinem Komfort nach in der europäischen Mittelklasse und ist etwa der Renault Frégate gleichzusetzen, der er auch äußerlich etwas ähnelt.

Der Sechszylinder Reihenmotor leistet mit 2,4 Liter Hubraum 80 PS bei 4000 U/min, das maximale Drehmoment von 17 mkg wird bei 2000 U/min erreicht. Mit seinem geschweißten Kastenrahmen wiegt der Wagen 1480 kg, woraus sich ein Leistungsgewicht von 18,5 kg/PS errechnet. Die an Querlenkern aufgehängten Vorderräder und die starre Hinterachse werden über längsliegende Torsionsstäbe abgefedert.

Äußerlich macht der Sachsenring einen sehr wuchtigen und soliden Eindruck. Auch die Innenausstattung bemüht sich um repräsentatives Aussehen. Die mit Kunstleder abgesetzten Polster erschienen mir bequem und dauerhaft. Die vorderen Liegesitze können in Längsrichtung verstellt werden, was freilich sehr umständlich und während der Fahrt nicht möglich ist. Für die Passagiere im Rücksitz ist eine herausklappbare Armlehne vorgesehen. Ein Kombiinstrument enthält Tachometer, Kilometerzähler, Öldruckmanometer, Benzinstandsanzeiger für den 60 Liter-Tank, Amperemeter und Kühlwasserthermometer. Der Handschuhkasten auf der rechten Seite des Armaturenbrettes ist nicht abschließbar. Die Schalter für Scheinwerfer, Nebelscheinwerfer (serienmäßig), Instrumentenbeleuchtung, Heizgebläse usw. sind als Drucktasten

Mit dem, was wir uns von früher her unter einem Horch vorstellen, hat der Sachsenring nicht viel Ähnlichkeit. Bei näherem Hinsehen findet sich aber mehrfach das H mit der Krone und vorn die gleiche Kühlerfigur, die auch den letzten 3,8 Liter V 8-Horch vor dem Kriege zierte.



ausgebildet. Das als Serienzubehör eingebaute Radio wurde in seiner Leistung heutigen Ansprüchen nicht gerecht. Von innerer Sicherheit ist nichts zu sehen, das Armaturenbrett ist sichtlich nur nach repräsentativen Gesichtspunkten gestaltet. Der Kofferraum läßt sich vom linken hinteren Sitz aus mit einem kleinen Hebel öffnen, der Deckel hebt sich ohne weiteres Zutun durch Federdruck.

Das Starten war auch an Sommertagen ein Problem, da der Motor in kaltem Zustand nur sehr unwillig läuft. Das bessert sich erst, wenn die Kühlwassertemperatur über 60° gestiegen ist, aber auch dann nimmt der Motor ungern Gas an und verschluckt sich leicht. Das änderte sich auch nicht, nachdem der Wagen nach 1000 km im Werk durchgesehen wurde. Schalten konnte ich nur mit großem Kraftaufwand. Die Schaltung ist anders als üblich, I. und II. Gang liegen vorn, III. und IV. Gang hinten. II., III. und IV. Gang sind synchronisiert, trotzdem war das Zurückschalten vom III. auf den II. Gang nur mit sehr viel Geduld und etwas Gewalt möglich. Ebenso schwer gingen Kupplung, Lenkung und Bremse. Die Bremswirkung war unbefriedigend. Ich empfand den Kraftaufwand, der nötig ist, dieses Fahrzeug zu bewegen, von Anfang an als sehr groß. Wie groß er wirklich war, kam mir zu Bewußtsein, als ich jetzt einen Mercedes 220 fuhr.

Der Sachsenring neigt zum Übersteuern und muß besonders bei Nässe sehr vorsichtig gefahren werden, da die Hinterachse unruhig ist. Auf schlechten Straßen haben die Räder keinen einwandfreien Kontakt mit der Fahrbahn, ich hatte den Eindruck, daß die Stoßdämpfer im Verhältnis zum Wagengewicht zu klein dimensioniert sind. Die Radaufhängungen poltern vernehmlich. Die Federung ist ziemlich hart, eine lästige Kurvenneigung tritt nicht auf. Die Höchstgeschwindigkeit von 140 km/st konnte nicht ausgenutzt werden, da die montierten Reifen laut Aufdruck nur bis höchstens 120 km/st zugelassen waren.

Technische Daten

6 Zylinder, Hubraum 2407 ccm, Bohrung × Hub 78 x 84 mm, Verdichtung 1:7,1, Leistung 80 PS bei 4000 U/min, maximales Drehmoment 17 mkg bei 2000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle, Wasserkühlung, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 5 Liter), BVF-Fallstromvergaser, 60 Ltr.-Tank im Heck, Batterie 12 Volt/84 Amp.st.

Kraftübertragung
Einscheibentrockenkupplung, in den oberen drei Gängen synchronisiertes Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Untersetzungen: I. 3,15, II. 2,00, III. 1,30, IV. 0,86, R. 3,49.

Fahrwerk
Geschweißter Kastenrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und längsliegenden Drehstäben, hinten Starrachse mit Schubstreben und längsliegenden Drehstäben, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Reifen 7,10–15, hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 900 cm², Zentralschmierung.

Allgemeine Zahlen und Meßwerte
Radstand 2800 mm, Spurweite 1350/1400 mm, Außenmaße 4730 × 1780 × 1680 mm, Wendekreisdurchmesser 12 m, Wagengewicht fahrfertig 1480 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1915 kg.
Leistungsgewicht leer ca. 18,5 kg/PS.
Höchstgeschwindigkeit . . . . . 140 km/st
Verbrauch nach Werksangabe 11–13 Ltr./100 km
Preis . . . . ca. 27 000 DM (Ost)

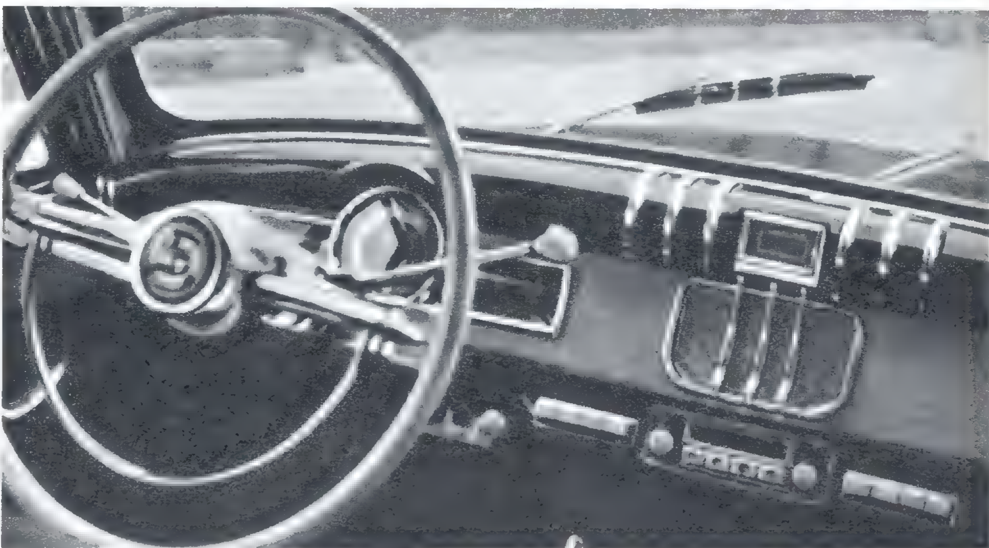


Der Sachsenring macht den Eindruck eines recht soliden, aber nicht allzu modernen Mittelklasse-Reisewagens.



Die Sicht nach vorn wird durch die hohe Motorhaube und die dicken Seitenpfosten behindert, die Sicht durch das große Heckfenster nach hinten ist gut. Das Getriebe ist in allen Gängen recht laut, eine weitere unüberhörbare Geräuschquelle ist der Scheibenwischermotor. Die Lüftung befriedigte im Sommer nicht. Wenn der Wagen nachts im Regen stand, sammelte sich in den Scheinwerfern Wasser. Inzwischen soll der Sachsenring allerdings gründlich überarbeitet worden sein, so daß einige der hier kritisierten Mängel vielleicht behoben sind.

Der Verbrauch lag bei reiner Autobahnfahrt zwischen 90 und 110 km/st mit etwa 20 Liter/100 km recht hoch, der Motor klingelte mit dem DDR-Superbenzin (OZ 72) bei Vollgas und am Berg auch bei hoher Drehzahl noch stark, Normalbenzin (OZ 64) kann kaum verwendet werden. *G. H.*



Morgen sind Sie dran!

Ein Mann, der sehr gut Auto fahren kann, rollt im Frühsommer mit einem Alfa Romeo Giulietta Sprint, karossiert als offener Zweisitzer, durch eine deutsche Großstadt. Neben ihm sitzt ein Mädchen – nein, nicht so, wie Sie eventuell denken könnten: eine Bekanntschaft, sondern es ist ein Mädchen, das beruflich mit dem Mann zu tun hat. Sie ist Cutterin, wie man das in der Film- und Fernsehsprache nennt. Aber das spielt nur eine untergeordnete Rolle. Die beiden kommen von einer anderen Stadt und sind einige Zeit auf der Autobahn gefahren; die Arbeit ist erledigt, sie begeben sich auf dem direkten Wege zurück in ihre Heimatstadt. Ich will damit sagen, sie haben es nicht besonders eilig.

Die Straße ist naß, aber im Augenblick regnet es nicht. Wir befinden uns übrigens noch in der Zeit vor der Geschwindigkeitsbeschränkung. Der Mann fährt mit seiner Giulietta Sprint über einen großen Platz, wo immer starker Verkehr herrscht. Er überquert ihn von der Seite, von der aus er keine Vorfahrt hat, was ihn zu behutsamem Langsamfahren veranlaßt. Nach Überquerung des Platzes kommt er auf eine, jedenfalls für deutsche Stadtverhältnisse sehr breite Straße, auf der bequem in einer Richtung drei bis vier Autos nebeneinander fahren können. In der Mitte dieser Straße laufen Straßenbahnschienen; eine Straßenbahn ist jedoch nicht in Sichtweite. Auf dieser Straße, auf der es keine Kurve gibt, beschleunigt der Mann seine Giulietta Sprint nicht gerade rennmäßig, aber doch flott und mit relativ hohen Drehzahlen. Es herrscht auf der Straße ein mäßiger bis normaler Verkehr. Weder dem Mann noch dem Mädchen fällt irgend etwas Besonderes auf.

Als er diese Fahrt schon nahezu vergessen hat, kommt ein Polizeibeamter in sein Haus und erklärt ihm: „Sie sind angezeigt worden, und zwar", sagt ihm der Polizeibeamte, „sind Sie am Tage X (jenem eben beschriebenen Tage) kurz nach dem fraglichen Platz auf der regennassen Straße mit mindestens 100 bis 120 km/st gefahren und dabei ins Schleudern geraten, wodurch Sie andere Verkehrsteilnehmer erheblich gefährdet haben." Der Mann mit dem Alfa Romeo, sehr erstaunt, läßt sich die Einzelheiten geben. Nein, nicht ein Polizeibeamter hat diese Anzeige gemacht, sondern ein Fußgänger, ein Herr S., der, dies darf ich vielleicht vorausschicken, 64 Jahre alt ist.

Der Mann mit dem Alfa Romeo erstaunt sich immer mehr. Zum Beispiel hat der Herr S. in seiner Anzeige behauptet, es habe sich wahrscheinlich um einen Porsche gehandelt. Nun gewiß, es gibt wenige Alfa Romeo, und einen solchen Wagen erkennen, dazu muß man schon Fachmann sein. Aber es gibt inzwischen genügend viele Porsche. Ein Mann, von dem man ein gewisses Maß an Allgemeinbildung voraussetzen darf – Herr S. ist Prokurist in einer großen Firma –, sollte ja eigentlich Automobile kennen. Und wenn man mit „mindestens 100 bis 120 km/st" auf regennasser Straße und im Verkehr ins Schleudern kommt – dann wäre es nur einem Zufall oder der Fahrkunst eines Fangio zu verdanken, wenn kein Unfall passiert. Aber eine Verwechslung konnte nicht vorliegen, denn der Herr S. hatte das Kennzeichen notiert.

Wenn ich wirklich mit mehr als 100 bis 120 km/st auf der regennassen Straße gefahren bin, so argumentierte der Alfa-Fahrer weiter, dann zieht sich eine Gischtfahne hinter meinem Wagen her, die, in Verbindung mit der hohen Geschwindigkeit, ein Ablesen des Kennzeichens völlig unmöglich macht. Dies alles bringt der Alfa-Fahrer zu Papier und schickt es an sein Polizeirevier. Dazuhin ruft er das Mädchen an, das mit ihm gefahren ist – keine Verwandte und auch keine Liaison von ihm –, und das Mädchen gibt ebenfalls ein Protokoll an die Polizei und sagt: „Mir ist nichts aufgefallen. Ich weiß nicht genau, wie schnell wir gefahren sind, aber ich weiß sicher, daß wir weder geschleudert sind, noch einen anderen Wagen oder Fußgänger gefährdet haben."

Der Mann mit dem Alfa denkt nach. Eigentlich, sagt er sich, ist diese Geschichte völlig absurd und kaum des Nachdenkens wert. Denn offenbar ist der Herr S. weiter nichts als ein Fußgänger, der sich über die Autos im allgemeinen ärgert, gerade schlechte Laune gehabt hat, meinen in der Beschleunigung etwas lauten Motor hörte, sah, daß ich etwas schneller fuhr als die anderen, und daraufhin die Anzeige machte, ohne daß irgendein konkreter Anlaß bestanden hätte: voraussichtlich wird ja die Polizei, nachdem sowohl ich wie meine Beifahrerin klar erklärt haben, daß nichts vorgelegen hat, dieser Anzeige gar nicht weiter nachgehen. Denn sonst könnte sich ja jeder Fußgänger an der Straße einen Notizblock nehmen, irgendeinen Autofahrer, dem er nicht wohl will, aufschreiben und behaupten, der hätte den Verkehr gefährdet. Nein, sagte sich unser Alfa-Fahrer, wir leben in einem Rechtsstaat, und da muß man zwar auf solche Anzeigen hin einen Polizeibeamten in die Wohnung des Beschuldigten schicken, aber mehr wird sich da nicht tun.

Doch nagten in ihm Zweifel, ob wir wirklich in einem Rechtsstaat leben. Und da er beruflich eine Tätigkeit ausübt, die ihn viel mit Personen in der Öffentlichkeit zusammenbringt, so kannte er auch in seiner Stadt einige höhere Organe der Polizei, und er telefonierte mit dem Oberrechtsrat, oder wie man so etwas nennt, beim Polizeipräsidium. Der hörte sich das an und schrieb dem Alfa-Fahrer dann einen Brief: Eine Einstellung des Strafverfahrens, sei es wegen Geringfügigkeit, sei es wegen nicht nachweisbaren Verschuldens, wäre dem Polizeipräsidium nicht möglich. Der Vorgang müsse dem Friedensgericht übergeben werden. Herr S. sei über seine, des Alfa-Besitzers Fahrweise erheblich verärgert gewesen und das öffentliche Interesse an der Sicherheit im Straßenverkehr erfordere eine Weiterleitung der Anzeige an das zuständige Gericht.

Meinetwegen, sagte sich der Alfa-Fahrer. Da werden zwar Arbeitsgänge eingeleitet, die schließlich und endlich wir, nämlich die Steuerzahler, bezahlen müssen, und das Friedensgericht hat, obwohl überlastet, sich damit auseinanderzusetzen, aber die Richter werden dann wohl die Sache niederschlagen. So dachte er einen Monat lang, dann kam eine gerichtliche Strafverfügung in Höhe von DM 20.–, in der es hieß: „Sie sind mit so hoher Geschwindigkeit gefahren, daß die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt und andere Verkehrsteilnehmer stark gefährdet wurden. Beweismittel: Zeugnis des Herrn S."

Nun wurde der Alfa-Fahrer wütend, denn er meinte, und ich glaube nicht zu Unrecht, daß auf diese Weise jeder Fußgänger jeden Kraftfahrer in jeder Situation nicht nur anzeigen, sondern auch bestrafen kann. Er erhob fristgerecht Einspruch gegen die Strafverfügung, und im übrigen telefonierte er auch noch einmal mit dem Oberrechtsrat, der ihm sagte, das Verfahren werde wohl nur eine Art Formsache werden, und es werde sich doch sicher seine, des Fahrers Unschuld, dabei klar erweisen. Der Fahrer fügte einige Tage, nachdem er den Einspruch erhoben hatte, auch noch eine Begründung hinzu: dort stand im wesentlichen das, was er schon zu Anfang seinem Polizeirevier mitgeteilt hatte. Und nun wurde auch der Herr S. noch einmal vernommen. Der erklärte jetzt: Nein, geschleudert hat der Alfa-Fahrer nicht. Da bin ich offenbar falsch verstanden worden. Ich meine, „daß, wenn er ins Schleudern gekommen wäre, andere Verkehrsteilnehmer stark gefährdet gewesen wären". Auf einen Vorhalt wegen seiner ersten Geschwindigkeitsangabe – „mindestens 100 bis 120 km/st" – sagte er nun: „Es waren aber unbedingt über 100."

Der Alfa-Fahrer dachte sich: wenn bis jetzt unnötige Arbeit und unnötige Steuergelder aufgewandt worden sind, dann muß aber doch wohl mit dieser Aussage das Verfahren eingestellt werden. Denn die Formulierung, „daß, wenn er ins Schleudern gekommen wäre", ist ja eine völlig absurde. Ich kann ja von jedem Autofahrer, den ich sehe, behaupten: wenn der jetzt ins Schleudern kommen würde, würde er den Verkehr gefährden.

Aber das Verfahren wurde nicht eingestellt. Es kam zu einer Verhandlung, und es ist sehr bezeichnend für den Stand der Verkehrsjustiz heute, daß die Straf-Verfügung am 3. Juli erlassen wurde, die Verhandlung aber erst am 10. Dezember stattfand: bezeichnend deshalb, weil die Gerichte gar nicht schneller arbeiten können. Sie sind überlastet, und mit was? Mit Verfahren „wenn er ins Schleudern geraten wäre" ...

Die beiden Schöffen, die in der Verhandlung neben dem Verkehrsrichter saßen, waren 65 und nahezu 80 Jahre alt. Ich will nicht daran zweifeln, daß es auch 65jährige und 80jährige Männer und Frauen gibt, die mit den heutigen technischen Gegebenheiten völlig vertraut sind. Aber das dürfte die große Ausnahme sein. Als Angeklagter

Fortsetzung Seite 34

Das Hochtal von Gastein



Das Schloßalm-Skigebiet über Hofgastein zeichnet sich sowohl durch ideale Wiesenhänge als auch durch schwierigeres Terrain aus. Foto: Baumann

Im Salzburgischen drüben, an der Grenze zwischen dem Pongau und dem Pinzgau, zweigt gegen die Tauernkette zu ein Hochtal ab. Von der großen Durchgangsstraße Salzburg–Zell am See aus bekommt man davon aber zunächst nicht viel zu sehen. Denn sein erstes Stück stellt eine Steilstufe dar, über die ein Fluß sechzig Meter tief zur Salzach herabdonnert. Die Straße dort hinauf überwindet diese Höhendifferenz mit ziemlich steilen Kehren und tritt dann in einen weiten Talkessel ein, der von hochwaldbestandenen Vorbergen flankiert wird. Aber nach dreißig Kilometern sitzt man am Talende in der Mausefalle: da kein anderer Weg aus dem Gasteiner Tal herausführt, muß man entweder zurück oder seinen Wagen auf die Tauernbahn verladen.

Hofgastein, der alte Hauptort dieses Tales, war einmal neben Salzburg die reichste Stadt dieses Landes. Heute hat es ein internationaler Kurort abgelöst, durch den mitten hindurch zwei 63 und 85 m hohe Wasserfälle tosen: Badgastein. Der Anblick dieses Ortes ist faszinierend. Im ganzen Alpenraum gibt es keinen zweiten Platz, der mit Badgastein ohne weiteres zu vergleichen wäre. Da das Terrain hier im Ortsbereich fast mit 45 Grad abfällt, besitzen fast alle Gebäude auf der Talseite zwei bis drei Stockwerke mehr als auf der Hangseite; da man diese vielstöckigen Häuser im Halbkreis um eine Felsterrasse – nämlich die zweite Steilstufe im Gasteiner Tal – herumgebaut hat und die Hauptfronten der Hotels mit ihren großen Fenstern alle acheabwärts ausgerichtet und der Aussicht wegen übereinander gestaffelt sind, wird der Eindruck erweckt, als liege hier mitten im Hochgebirge eine Großstadt.

Wie schon der Name sagt, ist Badgastein in erster Linie Heilbad. Denn mitten im Ort entspringen 18 radioaktive Thermalquellen von fast fünfzig Grad Wärme. Diese werden aber nicht nur wie in anderen Badeorten den Kurhäusern für ihre saalgroßen Unterwasser-Therapiebecken und Einzelbäder zugeleitet, sondern auch den meisten der Hotels, in denen die Privatbäder in den Appartements an diese Thermalwasserleitungen angeschlossen sind. Ein weiterer Strang führt sogar nach Hofgastein hinunter, wobei man das Kunststück fertiggebracht hat, daß unterwegs praktisch kein Emanationsverlust durch Entgasung eintritt. Das Spielkasino, die Luxushotels und die Gäste aus aller Welt schaffen eine internationale Atmosphäre, die selbst für Österreich ungewöhnlich ist.

Noch weiter acheaufwärts, auf der oberen Talstufe, wo die Fahrstraße endet und die Tauernbahn in einem schwarzen Tunnelloch verschwindet, liegt schließlich Böckstein. Hier grub man noch 1944 nach dem Tauerngold. Den 2425 m langen „Unterbaustollen" im Radausberg legte man aber nicht still, sondern benutzte ihn als Heißluft-Emanatorium; denn die feuchtwarme Luft war radioaktiv und die Temperatur betrug 42,5 Grad.

Beiderseits der Gasteiner Ache liegen jenseits der Hochwälder in



Auffahrt mit der Kleinkabinenbahn zum Stubnerkogel, von dem aus man einen umfassenden Blick auf die Zentralketten der Tauern hat. **Foto: Baumann**

1800 m Höhe Hochalmen, die in Gratberge übergehen und schließlich in die Tauernkämme auslaufen. Man wußte schon lange, daß oben auf der Schloßalm über Hofgastein der Schnee schon Anfang Dezember liegenblieb, der Graukogel mit seinen breiten waldfreien Partien auf der anderen Seite von Badgastein ein einzigartiges Abfahrtsgelände war, dessen Pisten fast mitten in Badgastein endeten, und daß das Terrain am Stubnerkogel, wo sich schon am Vormittag die Sonne in den Mulden fängt, beinahe Arlbergcharakter besaß. Und was die Riesenhänge gegen den Hocharn anbelangte, so standen diese in ganz Österreich ohne Beispiel da. Man brauchte nur Seilbahnen hinaufzubauen, um den Gästen dieses Skigelände, dessen drei Hauptschneegebiete sich so ideal ergänzten, bequem zugänglich zu machen.

Zunächst blieb aber alles, wie es war. Die Thermalquellen brachten Fremde und Geld ins Tal, und die mehr als hundert Hotels mit ihren fast 8000 Übernachtungsmöglichkeiten waren das ganze Jahr über belegt. Und im Winter war man froh, ein paar ruhige Wochen zu haben.

Als aber immer mehr Leute zum Skilaufen in die Berge fuhren, stellte man sich auch im Gasteiner Tal auf diese neue Sparte des Fremdenverkehrs um und baute Bergbahnen und Skilifte zu den Schneefeldern auf den Höhen hinauf. Damit waren bequeme Abfahrtsmöglichkeiten bis 11 km Pistenlänge und fast 85 km Gesamtlänge geschaffen. Dadurch entstand mit einem Schlage der größte Wintersportplatz Österreichs.

Die österreichischen Skimeisterschaften 1948 zeigten zum ersten Male den vielen ausländischen Besuchern, daß man hier im Gasteiner Tal ein Wintersportgebiet besaß, das nebelfrei, schneesicher, weitläufig und ideal in einem war, und – was von der propagandistischen Seite her nicht zu unterschätzen war – daß man auch über eine leistungsfähige, international anerkannte Hotellerie verfügte.

Wer im vergangenen Sommer durch das Gasteiner Tal fuhr, wird gemerkt haben, daß überall gebaut und gesprengt, renoviert und verbessert, gerodet und planiert wurde. Das ganze Tal schien von Unruhe erfüllt. Das hatte seinen guten Grund: Von den drei skisportlichen Großveranstaltungen Österreichs in diesem Winter wird nur das Kandaharrennen in St. Anton am Arlberg durchgeführt, während die Weltmeisterschaften in den alpinen Disziplinen (FIS) vom 2. bis 9. Februar in Badgastein und die Österreichischen Skimeisterschaften in den alpinen Disziplinen vom 23. Februar bis zum 2. März in Hofgastein ausgetragen werden.

Da das Gasteiner Tal von der deutschen Grenze nicht weit entfernt ist, da die großen Durchgangsstraßen dorthin geräumt werden, und da schließlich die Fahrt weder an den Fahrer noch an den Wagen überdurchschnittliche Anforderungen stellt, ist durchaus zu überlegen, ob man sich das nicht einmal ansehen sollte.

Von München gibt es dazu vier Möglichkeiten:

Autobahn bis Ausfahrt Rosenheim – Inntalstraße bis Wörgl – St. Johann in Tirol – Kitzbühel – Paß Thurn – Bruck – Lend – Badgastein = 249 km.

Autobahn bis Ausfahrt Rosenheim – Inntalstraße bis Wörgl – St. Johann in Tirol – Lofer – Zell am See – Bruck – Lend – Badgastein = 252 km.

Autobahn bis Ausfahrt Traunstein/Siegsdorf – Schneitzelreuth – Steinpaß – Lofer – Zell am See – Bruck – Lend – Badgastein = 232 km.

Autobahn bis Ausfahrt Salzburg/Gröding – Anif – Hallein – Paß Lueg – Werfen – St. Johann im Pongau – Lend – Badgastein = 231 km.

Für ein Einbettzimmer bezahlt man im Gasteiner Tal 14 bis 130 österreichische Schillinge; der Durchschnitt liegt zwischen 20 und 60 Schillingen. Pauschalarrangements für sieben Tage kosten 390 bis 4670 Schillinge; aber mit 650 bis 900 Schillingen kommt man auch schon in guten Hotels unter. Da aber alle Welt nach Gastein fahren wird, sollte man sich möglichst umgehend schriftlich anmelden.



Am Graukogel über Badgastein werden die Alpinen Ski-Weltmeisterschaften ausgetragen. Das Ziel liegt nur wenige Meter hinter den Häusern des Ortes.

Bekommen Sie aber kein Quartier mehr, so empfehlen wir Ihnen als Ausweichziel Radstatt, St. Johann im Pongau, Bruck oder Zell am See. Diese Orte liegen alle 31 bis 62 km von Badgastein und 24 bis 55 km von Hofgastein entfernt. Andererseits besteht aber auch die Möglichkeit, den Wagen in Böckstein durch den Tauerntunnel bis nach Mallnitz zu verladen und dann noch auf eigener Achse die 39 km bis Spittal zu fahren. Damit umgehen Sie den voraussichtlich starken Betrieb auf der Talstraße Badgastein–Lend nach Schluß der Veranstaltungen.

Wer nach den FIS-Rennen oder nach den Österreichischen Meisterschaften noch ein paar Tage hier anhängen will, der sei auf zwei Möglichkeiten verwiesen, die eine Besonderheit des Gasteiner Tales darstellen: einmal, daß man sowohl in Badgastein als auch in Hofgastein, wo die meisten Unterkunftsbetriebe an die Thermalleitungen angeschlossen sind, seine Bäder im Hotel frühmorgens oder spätabends nehmen kann und so den ganzen lieben Tag „kurunabhängig" ist, und zum anderen, daß die Skischulen hier sogenannte „Kurklassen" eingerichtet haben, die den Skilauf als Bewegungstherapie betreiben. Hier wird der Teilnehmer nicht wie anderswo nach seinem sportlichen Können eingeteilt, sondern nach seinem physischen Vermögen. Und das ist ein sehr vernünftiger Gedanke. *Ulrich Sempert*

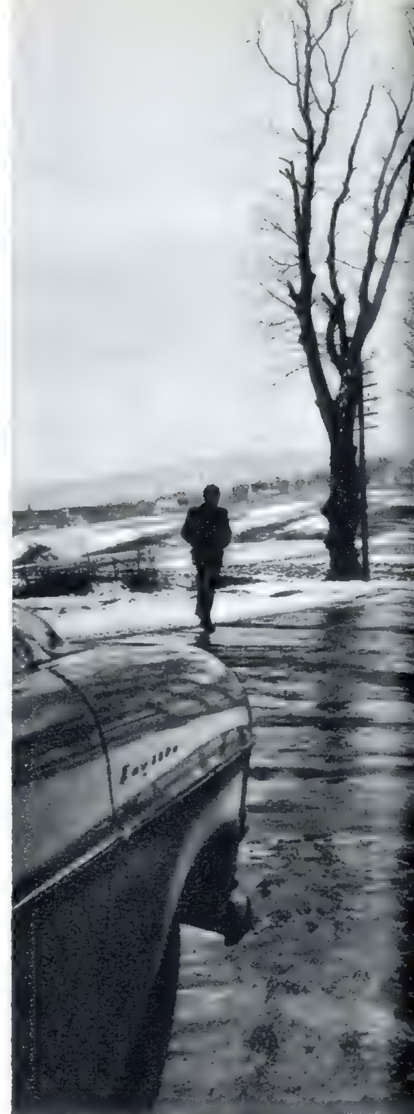
Das Zentrum von Gastein ist halbkreisförmig um einen Steilhang herum gebaut. Darüber erheben sich die Wälder, über denen man die Skiberge erkennt.
Foto: LVA Salzburg

Auf Glatteis, Matsch und Schnee

Im Winter haben die physikalischen Gesetze, denen wir beim Fahren unterworfen sind, ihre große Zeit. Die Trägheit hält auch den feurigsten Ferrari fest, wenn er auf blankem Eis angefahren werden soll, und wie die Motor-PS macht der mangelhafte Kraftschluß der Räder auch die Möglichkeiten der Bremsen zunichte. Die übertragbaren Leistungen liegen weit unter den verfügbaren.

Eigentlich ist das sehr heilsam. Wir werden gezwungen, uns physikalischer Gesetze bewußt zu werden, denen wir auch auf griffigen Straßen unterworfen sind. Es sind nur einige Grenzen verschoben, und die Behutsamkeit, die dadurch notwendig wird, bekommt unserer Fahrweise gut. Wir lernen, die Fahrbahn genau zu beobachten, und wir bekommen ein Gefühl dafür, wie man mit Gegensteuern und vorsichtigem Gasgeben ein unstabil werdendes Fahrzeug in der Fahrtrichtung halten kann. Das sind Dinge, die uns sehr nützen können, wenn wir einmal in der harmloseren Jahreszeit in schwierige Situationen kommen. Der Winter bringt zwangsweise jedem etwas Fahrgefühl bei. Man sieht das sehr gut daran, daß zu Wintersanfang beim ersten Schnee auf allen Straßen großes Schleichen herrscht. Ende Februar kümmert sich kaum noch jemand darum. Man hat sich an den glatten Untergrund gewöhnt.

Die Überschrift nennt drei unfreundliche Winter-Elemente, die freilich alle überwiegend aus Wasser bestehen. Glatteis ist das böseste von ihnen, aber auch Glatteis kann in verschiedenen Formen auftreten. Wenn es wirklich blankes, klares Eis auf der nackten Fahrbahn ist, dann feiert die Trägheit wahre Triumphe. Sie will keine Beschleunigung, kein Bremsen und keine Richtungsänderung zulassen. Möglichkeiten, vorwärts zu kommen,



Vor dem Fahren im Winter
Man muß nur wissen, daß
Gaspedal und Lenkung mit
müssen und daß man sich
der Fahrbahn machen soll
Super-Glatteis oder zugewe
man soll ihnen mit Ruhe
Sie dauern selten lange, un
bösestem Glatteis balancier
terglätte oder gar Matsch



bieten nur der Rinnstein oder der Fahrbahnrand. Ein breiter Grasstreifen an der Seite ist in solchen Fällen Gold wert, denn er gibt wenigstens zwei Rädern einigen Halt. Wenn man sich dann freilich auf Überholkunststücke einlassen muß – stehende Fahrzeuge zwingen bisweilen dazu –, braucht man viel Gefühl und noch mehr Platz. Auf Glatteis zieht sich jedes Manöver mehrfach in die Länge.

Ob eine Straße trocken, naß oder vereist ist, kann man oft nur schwer erkennen. Manche machen das Fenster auf und hören es am Fahrgeräusch. Man kann aber auch ab und zu probeweise auf die Bremse tippen, das ist weniger kalt, und man kann die Hände am Lenkrad lassen. Wenn die Temperaturen um Null schwanken, kann man nicht mißtrauisch genug sein, Höhen- und Geländeunterschiede erfordern viel Aufmerksamkeit. Glatteisgefahr ist kein Grund, auch auf trockener Straße zu schleichen. Sie ist aber ein Grund, sehr aufzupassen.

Sieht man eine glatte Stelle zu spät, dann hat es keinen Sinn, vergebliche Bremsversuche zu machen. Autos rollen auch auf Glatteis geradeaus, und es kommt nur darauf an, die nächste griffige Stelle so anzusteuern, daß man sie ausnutzen kann. Der Fahrbahnrand nützt einem nur etwas, wenn man ihn mit rollenden Rädern ansteuern kann. Ein querstehendes Fahrzeug wirft er um.

Manche bezeichnen auch festgefahrenen Schnee als Eis, und genaue Grenzen lassen sich da nicht festlegen. Den sehr variablen Grad der Glätte muß man ausprobieren und ebenso die Brauchbarkeit des Fahrbahnrandes, der sehr weich sein kann, wenn die Temperatur über Null liegt. Weicher Schnee bremst. Das muß man einkalkulieren, wenn man an der Seite oder in der Fahrbahnmitte mit zwei Rädern in weichen Schnee fährt. Im übrigen ist weicher Schnee und auch Schneematsch jedoch harmlos, er läßt sich einiges gefallen. Man kann in Grenzen bremsen und beschleunigen, und kleine Schlenker sind ungefährlicher als auf Eis, weil der Schnee auch seitlich bremst. Wie auf jeder glatten Fahrbahn fährt man hier an sich um so sicherer, je schneller man ist, da die Trägheit mit steigender Geschwindigkeit die Auswirkung von Seitenkräften mehr und mehr verhindert. Nur muß man sich freilich im Rahmen der Bremsmöglichkeiten halten. Aber gerade im Schneematsch ist das langsamste Tempo keineswegs das sicherste.

Für das Fahren im Winter gibt es einige Hilfsmittel, deren verbreitetste die ihrem Namen nach für Matsch und Schnee – und sonst nichts – vorteilhaften M+S-Reifen und die altmodischen, bisher noch durch nichts Besseres ersetzten Schneeketten sind. Wahrscheinlich wird man auch keine Patentlösung finden. Es kommt weiterhin auf Gefühl und Vorsicht an.

R. S.

...cht niemand Angst zu haben. ...hes anders ist, daß Bremsen, ...em Gefühl behandelt werden ... Gedanken über den Zustand ...irklich kritische Zustände wie ...raßen gibt es gelegentlich und ...ohne Verzweiflung begegnen. ... einmal einige Kilometer auf ...ßte, wird dann normale Win... ...haus unproblematisch finden.

Fotos: roebild

El Chamaco – das seriöse Wunderkind

Als Yehudi Menuhin, der berühmte Geiger, sein erstes öffentliches Violin-Konzert mit einem großen Orchester zusammen gab, war er neun Jahre alt. Mozart hatte mit neun Jahren schon zahlreiche Stücke komponiert, ja, in der Musik gibt es Wunderkinder. Aber im Sport? Die einzige Ausnahme von der Regel, daß unterhalb eines Alters von 18 bis 20 Jahren niemand zu einer Spitzenleistung kommen kann, gibt es im Schwimmen, und zwar bei den Mädchen. In Australien, Holland, Amerika und auch in Deutschland, werden einige Frauen-Schwimm-Rekorde von jungen Mädchen gehalten, die zwischen 13 und 16 Jahren alt sind. Ein sportmedizinisches Phänomen, weil das Schwimmen die einzige Ausnahme darstellt. In der Leichtathletik gibt es keine Parallele.

Auch im Automobil- und Motorradsport hat es bisher keine Wunderkinder gegeben. Gewiß, viele künftige Meister haben schon in jungen Jahren begonnen, sich mit schnellen Motoren zu beschäftigen, besonders in England. Sowohl Moss wie Collins haben ihre ersten Formel III-Erfolge als 18jährige gehabt, sind aber doch erst mit 21 bis 22 Jahren zu dem geworden, was man bedeutende Fahrer nennt, und auch das ist eine Ausnahme, weil zum Autorennfahren außer den rein physischen und technischen Voraussetzungen doch auch notwendig zu sein scheint, daß eine gewisse innere Reife da ist, eine Reife für taktische Erwägungen und „mit Kopf fahren". Das gilt ja im Prinzip für den Straßenverkehr genau so und ist einer der Gründe, warum man unter 18 Jahren keinen Führerschein machen darf – fast in der ganzen Welt.

Und weil man das alles weiß, ist man gegen Wunderkinder besonders skeptisch. Ich hätte eigentlich schon vor mehr als einem halben Jahr über einen jungen Mann schreiben sollen, den man im Automobilsport als so eine Art Wunderkind bezeichnen muß. Ich habe schon im Sommer 1957 von meinem Freund Alfonso Hohenlohe in Mexiko sehr genaue Nachrichten über dieses „Wunderkind", das Ricardo Rodriguez heißt, bekommen. Prinz Hohenlohe war es, der ihm im Mai 1957 einen Porsche Spyder RS beschafft hat, und sein Werkstatt-Chef, Maximilian Korenyi, betreut diesen RS seit dieser Zeit. Ich bekam von Alfonso Hohenlohe auch viele Zeitungs-Ausschnitte, mexikanische, in denen der kleine Ricardo Rodriguez bis ins Blaue des Himmels hinein gelobt wurde und überschwenglich gefeiert, was mir noch mehr Skepsis auferlegte, denn man weiß ja, wie temperamentvoll und gefühlsbetont die Südländer in ihren Aufwallungen von momentanem Enthusiasmus sein können.

Inzwischen hat dieser Ricardo Rodriguez eine ganze Renn-Saison in Mittel- und Nordamerika mit dem Spyder RS hinter sich gebracht. Ich habe mir alle Ergebnisse beschafft, alle Rundenzeiten, soweit sie für mich greifbar waren. Korenyi hat mich auf dem laufenden gehalten, und es existieren jetzt Vergleiche zwischen Rodriguez und den besten amerikanischen Spyder-Fahrern, deren Qualität wir hier sehr genau beurteilen können, Vergleiche mit Ken Miles, Ed Crawford und Jack McAfee zum Beispiel. Und ich glaube, ich kann mit gutem Gewissen sagen, daß der

Unser Kopfbild zeigt den fünfzehnjährigen Ricardo Rodriguez wenige Sekunden nach seinem Sieg beim Riverside-Rennen. – Unten: Der Sieger auf den Schultern von Rolf Wütherich, der vor zwei Jahren mit James Dean verunglückte.



junge Rodriguez zu den besten Sportwagen-Fahrern gehört, die es überhaupt in Amerika gibt – er würde hier sämtlichen Privatfahrern weglaufen, und man würde ihn für den Start in der Porsche-Werksmannschaft vormerken.

Die Überraschung für alle, die von Rodriguez hören, ist sein Alter. Während ich dies schreibe, ist er noch fünfzehn. Er wurde am 14. Februar 1942 geboren. In Europa würde man ihm also noch nicht einmal mit Ausnahme-Befürwortung einen Führerschein geben. Aber er lebt ja in Mexiko, bei seinem Vater Don Pedro Rodriguez, der dort ein angesehener und wohlhabender Industriekaufmann ist, und der seinen Sohn zu allen Rennen begleitet und dessen rennsportliche Ambitionen durchaus fördert.

Hier der Lebenslauf: Ricardo begann mit elf Jahren Motorrad zu fahren und versuchte sich auch gleich bei kleinen nationalen Motorrad-Rennen. Das tat er vier Jahre lang – gelegentlich startet er noch heute auf einer 650 ccm Triumph. Mit dreizehn war er bereits mexikanischer Motorrad-Meister, und da es kaum jemanden mehr gab, der ihn schlagen konnte, schaute er sich nach Automobilen um. Er war so klug – dank der Protektion seines Vaters –, um klein anzufangen. Er bekam also einen frisierten Fiat-Topolino für die 750er Klasse. Damit gewann er seine ersten Autorennen (mit dreizehn). Dann gab man ihm einen Opel Olympia für die 1600er Tourenwagen-Klasse – ein abwegiges Auto, könnte man sagen, aber gut zum Lernen. Ricardo war noch nicht ganz fünfzehn, als ihm sein Vater dann einen 1,5 Liter Osca Rennsportwagen zur Verfügung stellte, mit dem er seine ersten Lorbeeren bei größeren Rennen erntete. Er gewann z. B. die 1500er Klasse beim Internationalen Rennen von Avandaro (bei Mexiko City), wo er gleichzeitig gegen große Ferrari und D-Jaguar im Gesamtklassement Dritter wurde. In einem anderen Rennen kam er als Zweiter hinter Johnny von Neumann ein, der dort einen 2,5 Liter Ferrari Testa Rossa steuerte. Schlagartig wurde man auf ihn aufmerksam.

Er bekam einen Spitznamen – man nannte ihn „el chamaco", das heißt ungefähr „der Kleine" oder „der Bub", und er bekam eine gute Presse, auch in Amerika. Eine bekannte kalifornische Sport-Zeitung schrieb: „Das ist das Phantastischste, was uns in der Welt der Rennfahrer je begegnet ist, und wir möchten beinahe sagen, daß er spätestens 1963 Anwärter auf den Formel I Weltmeister-Titel ist. Vor allem", so schrieb die kalifornische Zeitung weiter, „hat uns imponiert, daß er nicht ein ungezügelter, wilder Draufgänger ist, wie man sich das von einem so jungen Kerl vorstellt. In jeder seiner Bewegungen beim Fahren ist Weichheit und Präzision enthalten. Er fährt jede Kurve in jeder Runde genau auf demselben Strich, schaltet und bremst fehlerlos herunter, auch in einem dichten Feld von anderen Konkurrenten."

Im Mai 1957 kam einer von den neuen Spyder RS nach Mexiko. „Eigentlich", schrieb mir Alfonso Hohenlohe, „wollte ich den Wagen für mich selber haben, um hier einige Rennen damit zu fahren. Aber als ich gesehen hatte, was der kleine Ricardo für ein Talent mit dem 1500er Osca entwickelte, und als Vater Rodriguez den RS gern kaufen wollte, stellte ich meine privaten Wünsche zurück." Der „chamaco" sollte bei dem internationalen Rennen von Puebla in Mexiko starten, zu dem auch Ken Miles, einer der amerikanischen Spitzenfahrer, mit dem Spyder RS von Johnny von Neumann kommen sollte. Auf diese Auseinandersetzung war man sehr gespannt. Aber der Spyder für den kleinen Ricardo kam fast zu spät an. Er hatte nur noch zwei Stunden Zeit, mit dem für ihn völlig neuen Wagen zu trainieren und das brandneue Automobil wies einen Kilometerstand von 150 auf, als es anrollte.

Im Rennen gab es trotzdem über alle Runden einen heißen Rad-an-Rad-Kampf zwischen Ken Miles und Rodriguez, der in einem fehlerlosen Stil fuhr, und sehr diszipliniert. Er kam dicht hinter Ken Miles als Zweiter an, und die beiden waren im Gesamtklassement zweite und dritte, nur ein Jaguar D-Typ lag noch vor ihnen (um insgesamt 4 Sekunden!). Rodriguez war bis auf 2 Sekunden an den Rundenrekord herangekommen, den zwei Jahre vorher Maglioli mit einem 4,9 Liter Ferrari aufgestellt hatte.

Bei den Rennen, die im Herbst in Kalifornien stattfanden, konnte Rodriguez alle amerikanischen Spyder RS- und Cooper-Climax-Fahrer schlagen. Auf dem neu eröffneten Riverside-Rennkurs, der für 1500er Sportwagen Durchschnitte von 130 bis 135 km/st zuläßt, gewann er zunächst das kurze, über sechs Runden führende Eröffnungs-Rennen mit genau einer Sekunde Vorsprung vor dem besten Cooper-Climax unter Bob Drake und 6 Sekunden vor dem nächsten Porsche RS unter Jack McAfee, der an dritter Stelle ankam. Es waren in dieser Klasse nicht weniger als zwanzig Sportwagen gestartet, darunter sechs Spyder und acht Lotus (dies soll hier vor allem deshalb erwähnt werden, damit man sieht, wie dicht in Amerika die Felder sind und welche Aktivität dort entfaltet wird). Im Hauptrennen, dem Riverside Trophy-Race über 25 Runden, gewann wiederum Ricardo Rodriguez und hatte vor den auf Platz 2, 3 und 4 einkommenden Porsche RS-Fahrern einen Vorsprung von 13, resp. 70, resp. 78 Sekunden!

Man muß gerecht urteilen. Ricardo fuhr auch den schnellsten der dort laufenden Spyder RS. Am Ende der längsten Geraden auf diesem Kurs, die 1700 m lang ist, hatte der Veranstalter eine auf eine tausendstel Sekunde genaue „time-trap", eine elektronische Meßstelle eingerichtet. Hier, wo die Wagen zwar noch nicht ganz auf Höchstgeschwindigkeit angelangt sind, aber schon sehr schnell laufen, kamen die verschiedenen Spyder auf Geschwindigkeiten, die zwischen 212,2 und 220,9 km/st lagen. Man muß allerdings dazu bemerken, daß die 220,9 km/st, die zu Rodriguez gehören, vielleicht dadurch zustande kommen, daß er in der Eingangskurve zu dieser Geraden schneller war als die anderen und im günstigeren Augenblick geschaltet hat. Die Cooper-Climax kamen übrigens fast auf den Kilometer genau auf die gleichen Spitzengeschwindigkeiten.

Ricardo Rodriguez wollte natürlich auch bei dem großen Sportwagen-Rennen in Caracas mitfahren, aber mit dem Hinweis darauf, daß er erst fünfzehn Jahre alt sei, wurde ihm dort der Start nicht erlaubt. Nach einigen Verhandlungen war es jedoch möglich, ihn auf die Bahamiinseln zu schicken, zu den letzten großen Sportwagen-Rennen des Jahres 1957 (Nassau, Trophy usw.). Und auch hier fuhr er zwei wirklich brillante Rennen. Sein einziger ernsthafter Gegner in der 1500er Klasse war Ed Crawford mit seinem Spyder RS, der ja schon in Le Mans gefahren ist und den viele für den besten amerikanischen RS-Fahrer halten. Während im Vorderfeld der großen Klasse Moss, Gregory, Shelby und Phil Hill mit ihren Ferrari- und Maserati-Wagen sich einen harten Kampf lieferten, gab es bei den 1500ern ein nicht weniger heißes Rennen: denn runden- und stundenlang lagen Ed Crawford und Rodriguez Rad an Rad, selten weiter als zehn oder fünfzehn Meter auseinander. „Der fünfzehn Jahre alte Mexikaner wurde zu einem enormen Erfolg auf den Bahamas und scheint in der Gunst des Publikums dort jetzt den Platz des Marquis de Portago einzunehmen, dem er auch im Fahrstil ähnelt", schrieb eine englische Zeitung. Kurz vor Schluß wurde das Duell durch einen Hinterachsschaden an Crawfords Wagen leider einseitig beendet, während bei dem anderen 1500er-Rennen auf den Bahamas Rodriguez durch einen Reifenschaden eine Runde verlor.

Es bestehen Pläne, den jungen Ricardo in diesem Jahr zu einigen europäischen Rennen zu schicken, was sehr zu begrüßen wäre, denn er würde nicht nur ein sehr belebendes Element unter den Fahrern sein als harter und ernst zu nehmender, dabei sicher und überlegt fahrender Konkurrent, sondern er würde bestimmt auch beim Publikum „ankommen", das für seriöse Wunderkinder viel übrig zu haben pflegt.

Richard von Frankenberg



Beim Riverside-Rennen in Kalifornien: Nr. 88 Jack McAfee, Nr. 11 Ricardo Rodriguez.



Abenteuer mit Don Alfredo

Don Alfredo ist kein anderer als Alfred Neubauer, der am 31. 12. 1957 im Alter von bald 67 Jahren in den Ruhestand trat und damit das Amt eines Rennleiters, das er 1926 übernommen hatte, niederlegte. Alfred Neubauer wird jedoch auch in der Pension für seine Firma tätig sein, und zwar hat er eine „historische Sonderaufgabe" übernommen.

Immer, wenn ich an Alfred Neubauer denke, werde ich ein wenig sentimental. Das hat an und für sich nichts mit der extravaganten Persönlichkeit des ehemaligen Mercedes-Benz-Rennleiters direkt zu tun, sondern mehr mit der Tatsache, daß ich zusammen mit Alfred Neubauer die abenteuerlichsten Stunden meines zivilen Daseins verlebte. Der Zufall wollte es, daß ich Neubauer nicht nur bei den meisten großen europäischen Rennen traf, sondern auch nach Übersee begleitete, einmal als offizielles Mitglied der Mercedes-Mannschaft. Gerade dort aber lernte ich den Menschen Neubauer näher kennen. Den 125 kg schweren Mann, der sich in jeder Gesellschaft so eigenwillig benehmen kann, wie er will, ohne unangenehm aufzufallen, und dessen Bonmots immer ankommen, ob sie witzig sind oder ob er einem recht drastisch in die Parade fährt. Den Neubauer in Aktion kennen Sie. Den höchst dynamischen Mann, der energisch mit der Flagge seines Hauses auf die Pressefotografen losgeht und sich im stillen doch freut, wenn er sich in der Zeitung wiederfindet, oder den Rennleiter, der wie ein „showman" mit Signaltafeln hantiert und seine Rennfahrer mit schwungvollen Gesten dirigiert wie Bundestrainer Seppl Herberger seine Fußballer. Und Sie erinnern sich auch an jenen Neubauer, der sich mit einem schon berühmt gewordenen Schauspiel von seinem Publikum verabschiedet und seinen Hut vor die Räder seines siegreichen Mercedes-Benz-Rennwagens wirft. Von diesem Neubauer soll heute nicht die Rede sein, wir wollen uns vielmehr mit seiner privaten Sphäre befassen und einige kleine „stories" erzählen, die charakteristisch für den Menschen Neubauer sind. Für den Bonvivant, den scherzhaft polternden Falstaff, der ein Lebenskünstler ist und zu einer ganzen Epoche des internationalen Rennsports genauso gut gehört wie die Rennwagen mit dem Dreistern. In der Tat ging mit dem Zeitpunkt seines Abtretens ein Abschnitt im internationalen Automobilrennsport zu Ende, der als die Epoche der großen Rennen bezeichnet werden kann. Neubauer war ein glänzender Organisator und ein Rennleiter, der die Interessen der von ihm vertretenen Firma bedingungslos wahrnahm. Er kannte sich im Reglement aus wie kein anderer, entdeckte Lücken, die er in Vorteile für sein Team verwandelte, spürte intuitiv Schwächen seiner Gegner auf und marschierte mit der Härte und Konsequenz eines militärischen Führers auf sein Ziel los, wie er auch seine Männer fast mit preußischer Strenge führte. Seine Routine kam nicht von ungefähr. Er stammt aus dem mährischen Städtchen Neutitschein, von dessen Einwohnern behauptet wird: „99 Juden und 1 Zigeuner machen noch lange keinen Neutitscheiner!"

Was sein Privatleben betrifft, so kann er auch hier die Lebensart des alten Österreich-Ungarn nicht verleugnen. Er versteht es, auf eine Art und Weise zu dinieren, wie es kaum ein Franzose besser kann. Als Gesellschafter ist er unübertroffen und immer der Mittelpunkt. Und ein guter Tropfen ist für ihn eine Erfüllung, die dem alten Bacchus zur Ehre gereichen würde. Machen Sie mit ihm einen Bummel durch das Nachtleben etwa von Mexico-City, dann kommen Sie aus dem Lachen nicht mehr heraus und haben sich köstlich amüsiert. Aber nun wollen wir endlich einmal in der Erinnerung blättern und etwas von jenem Neubauer erzählen, den Sie gewiß nicht kennen . . .

Es war im Januar 1955 in Argentinien. Don Jorge Antonio hatte uns auf seine Estancia eingeladen, die eine gute Autostunde von Buenos Aires entfernt in einer weiten Ebene lag. Wir waren gerade 3 Tage zuvor aus dem winterlichen Deutschland in das hochsommerliche Land der Gauchos gekommen, und das Thermometer zeigte 40° im Schatten. Das war ganz schön warm, selbst unter den Bäumen der Estancia des Señor Antonio. Deshalb hatten wir uns gar bald ins kühle Naß des prachtvollen Schwimmbades der Estancia zurückgezogen, wenn es auch ungeschützt in der prallen Mittagssonne lag. Alle waren wir im Wasser, nur Neubauer, den sie Don Alfredo nannten, nicht. Er hatte nämlich seine Badehose vergessen und deshalb Uhlenhaut telegrafiert, der einige Tage später abfliegen sollte, sie mitzubringen, nachdem ein derartiges Kleidungsstück wegen der notwendigen Größe in ganz Buenos Aires nicht aufzutreiben war. Als geselliger Mensch wollte jedoch Neubauer bei uns sein und setzte sich deshalb an den Rand des Schwimmbades auf eine Bank und sah uns zu. Wir jedoch beschlossen, Don Alfredo in voller Montur ins Wasser zu locken. Wie wir es aber auch an-

stellten, er roch sofort Lunte und zog sich in sicheren Abstand vom Rande des Beckens zurück. Bis es ihm dann schließlich doch zu warm wurde und er sich kurzentschlossen bis auf seine knielange Unterhose auszog. Es war ein Prachtstück, aber wie alle derartigen Kleidungsstücke nicht ohne weiteres als einzige Hülle geeignet. Neubauer ließ sich deshalb Nadel und Faden bringen, vervollständigte eigenhändig das Werk des Unterhosen-Schneiders und kletterte dann zu uns ins Wasser. Die Bilder von dieser Exkursion waren später in mehreren deutschen Zeitungen zu sehen. Don Alfredo trug das mit Humor.

In den Nachmittagsstunden widmeten wir uns dem Asado-Braten, den die Gauchos inzwischen stilgerecht zubereitet hatten. Dazu tranken wir würzigen Wein von den sonnendurchglühten Hängen bei Mendoza. Auch Neubauer, der auf einem Stuhl unter einem Baum saß und nach einigen Gläschen wieder einen seiner unübertrefflichen Monologe von sich gab. Für ein Journalistenherz war dieser Monolog ein gefundenes Fressen, aber wie ihn festhalten? Nun, Günter Jendrich vom Südwestfunk war ja mit dabei und hatte als cleverer Reporter auch sein Bandgerät bereit. Wichtig war nur, das Gerät möglichst so an Neubauer heranzubringen, daß er es nicht merkte. Wir schafften es mit allen Raffinessen und praktizierten das Mikrophon direkt unter seinen Stuhl. Wir waren felsenfest davon überzeugt, daß er nichts davon gemerkt hatte, aber nach einer guten halben Stunde brach er unvermittelt seinen Monolog ab und sagte: „So, nun könnt ihr das blöde Ding wieder abstellen, ich mach' jetzt Schluß ...!" Als acht Tage später dann Fangios großartiger Sieg gefeiert wurde, rächte ich mich für die Panne. Wir saßen zu vorgerückter Stunde zusammen und tranken Champagner. Neubauer war wieder groß in Form und hatte sich zu unserem Leidwesen gleich eine Batterie Flaschen gesichert. Da jedoch auch wir gerne Schampus tranken, galt es, auf gute Landserart etwas von seinem Vorrat zu organisieren. Ich besorgte das und ließ zwei von seinen Flaschen verschwinden, die ich dann zur Hälfte in eine leere Flasche umgoß und wieder mit Mineralwasser auffüllte. Don Alfredo trank sie genüßlich leer, und ich bin fest davon überzeugt, daß er erst jetzt erfährt, was damals wirklich in seinen Flaschen war: das, was die Pfälzer Winzer eine Schorle nennen ...

Galt es jedoch, ein Rennen vorzubereiten, dann war Don Alfredo ganz Rennleiter, der streng darauf achtete, daß das Programm eingehalten wurde und die Männer nicht bummelten, sondern rechtzeitig zu Bett gingen. Wie haben wir damals auf ihn geflucht, als wir viele tausend Kilometer durch Mexiko fuhren, um zu trainieren, und viele schöne Plätze unbeachtet seitwärts liegenlassen mußten. Am Abend forderte er nämlich von uns immer wieder telefonisch Bericht und konnte uns so genau kontrollieren, selbst wenn wir 1000 km von seinem Hauptquartier in Mexico-City entfernt waren. Wir haben ihn damals bis ins letzte Indianerdorf gespürt und mußten etliche Rendezvous mit hübschen Señoritas seinetwegen absagen ...! Wir hatten in Mexiko vier MB 300 SL zur Verfügung, drei für das Rennen und einen als Reserve. Dieser vierte Wagen steckte mir in der Nase, ich wollte ihn zu gerne fahren. Ich bearbeitete deshalb Neubauer von früh bis spät, aber es war nichts zu machen. Auf gut Glück besorgte ich mir dann doch am letzten Abend vor der Abfahrt zum Start eine schöne Rennbrille und lieh mir Hermann Langs berühmte weiße Rennkappe. So ausgerüstet traf ich am nächsten Morgen in unserer Garage ein und strich um den vierten SL herum wie ein Fuchs um die Trauben. Nichts deutete jedoch an, daß meine Chancen gestiegen waren. Plötzlich, vier Minuten vor dem Start, Lang, Kling und Fitch saßen schon in ihren Wagen, winkte er mich heran. „Haube und Brille aufsetzen!" donnerte er mich an, „einsteigen!" war das nächste Kommando, und ich landete mit einem Satz im Sitz des SL. „Zündung rein", trug er mir militärisch, knapp und laut auf, und dann „anlassen". Nun hatte der SL aber einige Tage in der Halle gestanden und sprang deshalb nicht auf Anhieb an. Ich glaube, bei meiner Rekrutenausbildung bin ich nicht militärischer angefaßt worden als damals, bis der Schlitten glücklich lief. Wir waren schließlich froh, als wir Don Alfredo hinter und die Sierra Madre vor uns hatten. Der SL und ich kamen ganz gut zurecht, bis wir endlich in die dickste Wildnis kamen, wo sich die bekannten mexikanischen Kühe und Esel respektlos plötzlich in den Weg stellten. Meine Rennfahrer wußten das auch und gaben mir deshalb das



Don Alfredo in Aktion. Meisterhaft beherrschte er seine Signaltafelsprache und hielt so seine Fahrer vom Start bis ins Ziel am Zügel. Fotos: Molter

Signal „freie Fahrt", ich führte nun unseren Konvoi an. Mit dem SL auf einer phantastischen und sehr kurvenreichen Straße, das war zu viel, um nicht einmal seine Fähigkeiten als Rennfahrer zu demonstrieren! Als ich jedoch mit einem ganz schönen Zahn um eine unübersichtliche Kurve kam, stand da plötzlich ein junger Esel im Weg. Es blieb mir nichts anderes übrig, als ihn mit Schwung auf den rechten Scheinwerfer des SL zu nehmen. Der Esel flog ein Stück durch die Gegend, Scheinwerfer und ein Teil der schnittigen Karosserie des SL gingen dabei flöten, jedoch konnte ich die Fahrt fortsetzen. Der Empfang bei Neubauer war aber dann auch dementsprechend, und mit drastischem Humor ernannte er mich überall, wo er mich traf, zum Eselstöter von Mexiko. Noch heute ziert die Nachbildung eines mexikanischen Esels aus Onyx meinen Schreibtisch.

Auch nach dem Rennsieg in Mexiko wurde gefeiert, und zwar in der Villa des mexikanischen Mercedes-Vertreters. Da ging es hoch her mit Mariachis – mexikanischen Volksmusikanten – und etlichem Alkohol. Ich selbst hatte mich mit Señorita Maria Rosa, der bildhübschen Stieftochter des Gastgebers, angefreundet, von der man behauptet, daß sie mit ihren 19 Jahren zwar von der Mutter wohlbehütet, aber auch 3 Millionen Dollar schwer sei, die sie von ihrem verstorbenen Vater in Form von Zuckerrohrplantagen auf Kuba geerbt hatte. Ich glaube, ich habe selten so intensiv und lang getanzt wie an jenem Abend. Don Alfredo war das ein Dorn im Auge, da er sich auch gern mit hübschen Mädchen unterhält. Als ich dann zu vorgerückter Stunde mit Maria Rosa einen Solo-Flamenco tanzte, entdeckte ich plötzlich Neubauer, wie er mich startbereit anvisierte. Ich ahnte nichts Gutes und versuchte, meine Señorita galant ins Nebenzimmer zu experimentieren, doch Neubauer war schneller, ich sah nur noch einen strammen Bauch wie eine Rakete auf mich zukommen und fand mich plötzlich, von jenem Bauch mit Rasanz in eine Ecke des geräumigen Zimmers befördert, halb groggy wieder. Maria Rosa aber landete mit völlig entgeistertem Gesicht in den Armen Don Alfredos, der mit ihr einige Flamenco-Takte weitertanzte, worauf ich beschloß, auf einen Bauch zu trainieren, der den Don Alfredos noch übertraf, und auf Rache sann. Die Initiative war aber schließlich restlos auf Neubauer übergegangen – zum Glück nicht, was Maria Rosa betraf –, denn er beschloß den Abend, indem er dem nächsten Mariachi Sombrero und Guitarre entriß und rittlings auf einem Stuhl zu den Klängen eines mexikanischen Marsches mit einer Eleganz durch den Saal ritt, die unverkennbar seine Reiterschulung bei der alten österreichisch-ungarischen Armee erkennen ließ, und dem hatte ich schließlich nichts entgegenzusetzen.

Aber die Gelegenheit zur Revanche kam bald. Es war auf dem Rückflug von Mexiko nach Stuttgart, und wir stiegen in Amsterdam auf eine DC-6 der KLM um. Der Kapitän war Rennenthusiast, und ich besorgte ihm deshalb die Autogramme der Fahrer, worauf er mir versprach, ich dürfte mich nach dem Start auf seinen Platz setzen. Nun, die DC-6 ging auf Kurs, und wir näherten uns der deutschen Grenze, während ich im Cockpit saß. Die Tür zum Waschraum war offen, und wir durchflogen gerade ein paar zünftige Böen, als aus dem Waschraum eine Stimme donnerte: „Nehmt's mir den da vorne weg, bis jetzt ist alles gut gegangen, nehmt's mir bloß den da vorne weg!" Es war Don Alfredo, der meinen fliegerischen Fähigkeiten nicht traute. In Wirklichkeit konnte ich nur vom Fliegen träumen, denn die DC-6 wurde korrekt und sauber vom Autopiloten geflogen ...!

Mit diesen wenigen Erinnerungen möchte ich dem auf seine Art „großen alten Mann" der Mercedes-Rennabteilung zum Abschied noch einen geruhsamen Lebensabend wünschen, der voll von Erinnerungen an eine große, abenteuerliche Zeit sein möge, die uns Rennen quer durch wildromantische Länder bescherte, wie sie so schnell leider wohl nicht mehr wiederkehren werden ...

Günther Molter



Großer Preis von Argentinien:

David schlägt die Goliaths

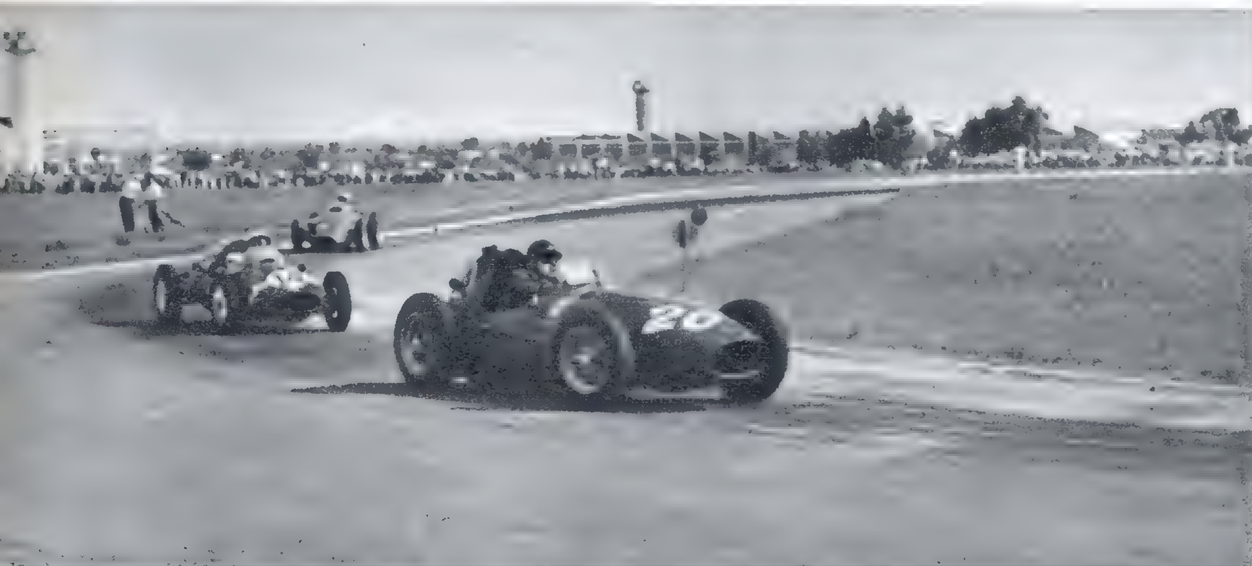
„Ich zähle es an den Knöpfen ab, ja, nein, ja, nein, ja", so hieß es in einem Vorkriegsschlager, und als Buben benutzten wir die Hosenknöpfe, um ein schwierigeres Problem auszuraten. Später als Jünglinge war es dann die Marguerite, an deren Blüten wir abzählten: „Sie liebt mich, sie liebt mich nicht, über alle Maßen", und wie das so weiter geht, um festzustellen, wie weit es mit der Treue der Tanzstundenbraut her sei. Heute ist es die FIA, die Fahrer und Veranstalter wochenlang vor die Frage stellte: „Grand Prix von Argentinien gilt für die Weltmeisterschaft, gilt nicht für die Weltmeisterschaft, gilt nicht, gilt doch . . ."! Schließlich einigte man sich mit der Schnelligkeit und Präzision, die die Entschlüsse dieser Körperschaft fast immer auszeichnet, auf den geradezu salomonischen Beschluß, man wolle die Entscheidung darüber, ob der Große Preis von Argentinien und die 1000 Kilometer von Buenos Aires für die jeweiligen Weltmeisterschaften gelten sollen, nach den Rennen treffen.

Es verbleibt mithin als Unikum in der Geschichte des Automobilrennsports zu vermelden, daß auf Grund eines englischen Einspruches, begründet mit der Behauptung, daß die englischen Firmen Vanwall und BRM nicht rechtzeitig über dies Rennen informiert worden seien – was aber die Veranstalter bestreiten – am Renntag selbst weder die beteiligten Firmen wissen, ob sie Mühen und Kosten eines Rennens auf der anderen Seite der Erde umsonst auf sich genommen haben, noch die Fahrer, ob sie ihren Hals für Weltmeisterschaftspunkte riskieren oder ob sie lieber hätten baden gehen sollen!

All dieser Sorgen ungeachtet ging der Große Preis von Argentinien als eine glanzvolle Veranstaltung mit südländischer Pracht unter einem strahlenden blauen Hochsommerhimmel über die Bühne. Trotz der geringen Starterzahl von nur 10 Wagen hat das Rennen keinen Augenblick an Spannung verloren, zumal – außer Trips und einigen guten Engländern, die fehlten – wirklich Weltklasse am Start war. Es kam hinzu die mustergültige Anlage des Autodroms, die eine Unfallmöglichkeit von Fahrer und Publikum von vornherein weitgehend ausschließt, und die Tatsache, daß der Zuschauer wirklich etwas zu sehen bekommt und die Wagen praktisch in der gleichen Zeit, in der sie am Nürburgring den Zuschauer einmal passieren, sechsmal an ihm vorbeikommen. Nicht zuletzt hängt der Publikumserfolg des Rennsports von dieser Tatsache ab, und während bei uns die Zuschauerzahlen leider laufend zurückgehen, hat man es z. B. in England verstanden, durch



Daß Fangio „alles" drin hatte, zeigt dieses Kurvenbild des Weltmeisters. Gab er auch am Anfang den Ton an, so warf Reifenwechsel seinen Privat-Maserati Nr. 2 in der zweiten Hälfte des Rennens zurück.



Moss war mit dem 2 Liter Cooper-Climax Nr. 14 im Autodromo von Buenos Aires der Hecht im Karpfenteich. Hier mischt er ganz schön mit Hawthorn (Nr. 20) auf dem neuen Ferrari und Behra auf Kavanaghs Maserati mit. Unser Kopfbild zeigt den leichten, wendigen Cooper, dem der kurvenreiche Kurs wie auf den Leib geschnitten war. Der Cooper von Moss ist kein Werkswagen, sondern ein im Privatbesitz befindliches Fahrzeug.

Fotos: von Hanstein



1957 Zwei Weltmarken behaupten auch ihre Sonderstellung

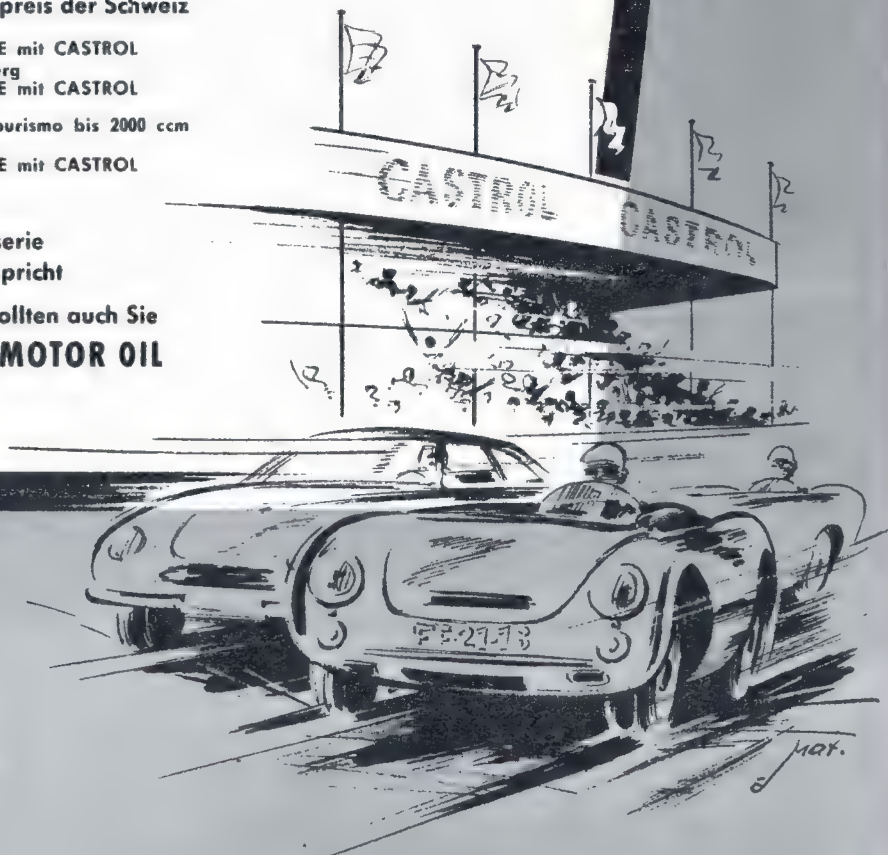
- **1000-km-Rennen Nürburgring**
  Rennsportwagen bis 1500 ccm
  1. Maglioli/Barth auf PORSCHE mit CASTROL
  2. v. Frankenberg/Schulze auf PORSCHE mit CASTROL
- **12-Stunden-Rennen von Reims**
  Gran Tourismo-Wagen bis 1600 ccm
  1. v. Frankenberg/Barth Storez/Bonnier (ex aequo) auf PORSCHE mit CASTROL
- **Großer Bergpreis von Deutschland**
  1. Barth auf PORSCHE mit CASTROL
  2. Maglioli auf PORSCHE mit CASTROL
- **Großer Bergpreis der Schweiz**
  1. v. Trips auf PORSCHE mit CASTROL
  2. v. Frankenberg auf PORSCHE mit CASTROL

  Klasse Gran Tourismo bis 2000 ccm
  1. v. Hanstein auf PORSCHE mit CASTROL
- **Großer Bergpreis von Griechenland**
  1. v. Trips auf PORSCHE mit CASTROL
  3. Barth auf PORSCHE mit CASTROL

  Klasse Gran Tourismo bis 1500 ccm
  1. v. Hanstein auf PORSCHE mit CASTROL
- **Großer Preis von Deutschland**
  Klasse Rennwagen-Formel II
  1. Barth auf PORSCHE mit CASTROL
- **Großer Preis von Venezuela**
  1. v. Hanstein/Barth auf PORSCHE mit CASTROL

- **Eine Erfolgsserie die für sich spricht**

.. und darum sollten auch Sie
CASTROL MOTOR OIL
fahren

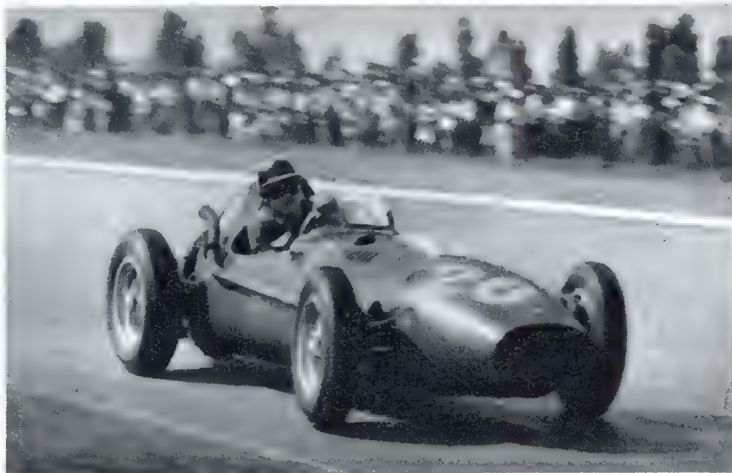




DEUTSCHE CASTROL-VERTRIEBS-GESELLSCHAFT MBH.

neue übersichtliche Rennstrecken mit wenigen Rundenkilometern eine ständig wachsende Schicht für den Autosport zu interessieren.

Doch zurück nach Buenos Aires! Schon das Training zeigte, daß die Annahme, es würde ein langweiliges Rennen werden – da ja nur Ferrari mit einer Werksmannschaft antrete –, keineswegs gerechtfertigt war. Die neuen Ferrari, die aus dem vorjährigen Formel II-Wagen entwickelt waren, zeigten sich allerdings von ihrer besten Seite. Noch niedriger, geradezu zierlich in ihren äußeren Abmessungen, präsentierten sie dennoch mit ihrem neuen V 6-Zylinder eine Leistung von 290 PS bei 8300 U/min und das erstaunlich niedrige Gewicht von 540 kg. Der mit einer De Dion-Achse ausgerüstete Wagen hat nicht nur, wie schon manche früheren Ferrari-Modelle, das Getriebe an der Hinterachse angeflanscht, sondern diesmal auch die Kupplung. Eine weitere Gewichtsersparnis hat man durch die Verwendung eines Marelli-Flugzeugmagneten erreicht, der Doppelzündung abgibt und daher den zweiten Magneten erspart. Die Fahrer, die – wie alle Fahrer – ja nie restlos zufrieden sind, beanstanden im Training die Neigung des Wagens zum Untersteuern – im Rennen selbst stellte sich aber heraus, daß der Wagen zumindest in engen Kurven erheblich besser lag als der Maserati. Maserati andererseits, von dem man allgemein angenommen hatte, daß die Umstellung von Alkohol auf Benzin Schwierigkeiten bereiten würde, hatte diese Ernährungskrise erstaunlich schnell überwunden. Ing. Bertocchi, der wie eh und je das Team technisch betreute, erklärte voll Stolz, man habe mit dem neuen Brennstoff die gleiche Leistung wie früher, nämlich ca. 280 PS. Ansonsten



Auch die Ferrari mußten ganz schön „draufstehen" und konnten trotzdem nicht den kleinen Hecht aus England schlagen. Hawthorn brachte den neuen Ferrari 13 sec hinter Moss auf den dritten Platz. Offengestanden hatte man von dem neuen Boliden aus Maranello mehr erwartet.

waren die Fahrzeuge im wesentlichen unverändert wie in der Saison 1957. Allerdings mit ihren fast 700 kg erheblich schwerer als die Ferrari. Schließlich verwendet Maserati jetzt drei Ventilfedern pro Ventil, wobei der neu hinzugekommenen die Aufgabe zufallen soll, bei einem etwaigen Bruch der anderen Federn das so befürchtete „in den Topf fallen" zu vermeiden. Neben dieser Armada der roten italienischen Renner nahm sich der kleine Cooper von Stirling Moss recht bescheiden aus. Auch die von Moss – es war nicht einmal ein Cooper-Werkswagen, sondern der Privatwagen von Bob Walker, den er Moss zur Verfügung gestellt hatte – angegebene Gewichtszahl von nur 390 kg ließ eher auf einen kurzen Sprinterfolg als auf einen der vorderen Plätze hoffen. Dies um so weniger, als auch der auf 2 Liter aufgebohrte Doppelnockenwellen-Coventry Climax-Motor mit 179 PS ganze 100 PS weniger leistete als die Motoren der Konkurrenz. Da Moss darüber hinaus noch bei einem hochzeitsreisenden Techtelmechtel mit seiner entzückenden jungen Frau einen Finger ins Auge bekommen hatte und das Training mit einer schwarzen Klappe wie ein Zyklop absolvieren mußte, gab es wohl niemanden, der ihm mehr als eine Außenseiterchance gab. Trotzdem versprach das Rennen äußerst interessant zu werden, da in der ersten Reihe Fangio, Collins, Hawthorn und Behra standen – nicht einmal mit einer Sekunde in ihren Trainingszeiten getrennt –, denen in der zweiten Reihe Musso, Menditeguy und Moss folgten.

Nach einer farbenprächtigen Flaggenparade und dem Erklingen der Nationalhymnen nahm das Rennen – wegen der großen Hitze erst am Nachmittag geplant – Punkt 16.30 seinen Anfang. In der schnellen Rechtskurve nach dem Start hat sich alles bereits eingeordnet, und wir finden als Spitzenreiter Hawthorn, dicht gefolgt von Behra, Moss und Fangio, der wie immer ein wenig abwartet und sich die Gegner zunächst von hinten ansieht. Musso, Menditeguy, Schell Godia und Gould schließen sich an. Nach 4 Runden fällt Moss zurück,

sein II. Gang ist verklemmt, Fangio passiert ihn und man glaubt allgemein, damit sei das Ende des Cooper gekommen. Aber weit gefehlt – das Getriebe kommt wieder frei und Moss, in dem Cooper, der zwischen den Grand Prix-Boliden wie ein Spielzeug wirkt, macht sich nun seinerseits auf die Verfolgungsjagd. Nach 12 Runden hat Fangio die Spitze übernommen und bereits einen Vorsprung von 7 Sekunden vor Hawthorn herausgefahren. Besonders in der schnellen Kurve nach dem Start zeigte er Runde für Runde seine einsame Klasse, da er dort selbst so guten Leuten wie Behra und Musso jeweils gleich 10 bis 20 Meter abnahm. An vierter Stelle des Feldes unbeirrt Stirling Moss. An Fangios Spitzenposition ändert sich nichts bis zur 34. Runde, in der er zum Reifenwechsel an die Boxen muß, nachdem er noch kurz vorher in der 30. Runde einen neuen Rekord mit 1,41,8 = 138,3 km/st aufgestellt hat. Inzwischen hat sich Moss in einem unwahrscheinlichen Spurt in der 23. Runde an die zweite Stelle des Rennens vorgeschoben und kann in der 34. Runde die Spitze übernehmen. Die Argentinier – man schätzt über 100 000 Zuschauer –, die eben noch ihrem Idol Fangio zugejubelt haben, springen vor Begeisterung auf die Sitze der Tribünen und winken Moss mit Hüten, Jacken und Taschentüchern zu. In der 48. Runde muß auch Behra seinen zweiten Platz hergeben, da er genau wie Fangio zum Reifenwechsel an die Boxen muß. Die Pirelli, die im vorigen Jahr voll durchgehalten haben, brauchen sich heuer erstaunlich schnell auf und bringen damit den ganzen Maserati-Schlachtplan durcheinander, während die mit Englebert bereiften Ferrari und Moss auf deutschen Continental-Rennreifen ohne Wechsel das Rennen zu Ende fahren.

In der zweiten Hälfte des Rennens gelingt es dem Weltmeister nicht mehr, sich in die Spitzengruppe vorzuarbeiten, und auch die beiden Engländer auf den Ferrari können ihren Landsmann trotz verzweifelter Bemühungen nicht mehr erwischen. Zwar rücken sie ihm bis auf wenige Sekunden auf, aber Moss, der mit dem Auge im Rückblickspiegel jetzt ein vorsichtiges und schonendes Rennen fährt, ist nie ernsthaft gefährdet. So geht unter dem frenetischen Jubel der Zuschauer der erste Grand Prix des Jahres mit einem sicheren Sieg des kleinen David gegen die Meute der Goliaths zu Ende. Stirling Moss kann seinen eigenen Erfolgen einen weiteren Grand Prix-Sieg hinzufügen, er kann aber auch für das kleine Haus Cooper den ersten Start mit einem Formel I-Wagen zu einem ersten Sieg gestalten und damit wieder einmal beweisen, daß auch in kleinen Fabriken wertvolle technische Entwicklungsarbeit geleistet werden kann.

Collins, der durch seine hervorragende Trainingszeiten zu den Favoriten gehörte, kam nur 10 Meter weit beim Start – Bruch der Halbachse. Gould, der erst zwei Tage vorher einer fiebrigen Grippe entlaufen war, litt so unter Durst, daß ein Freund ihm an einer Spitzkehre einen Eimer Wasser hingestellt hatte. Als der Eimer zur Freude der Fotografen und des Publikums verbraucht war und Gould nach mehr Wasser schrie, faßte man kurzerhand Wasser aus einem Abflußgraben, das er mit wahrer Begeisterung in sich hineintrank. Erst nachdem ihm ein Freund nach dem Rennen erzählte, woher das Wasser kam, mußte er wieder ins Bett – diesmal mit Bauchschmerzen!

Es verbleibt nachzutragen, daß eine Stunde vor dem Rennen die Menge durch eine amerikanische Truppe – die roten Teufel – mit nicht alltäglichen Mätzchen unterhalten wurde. Springende, schleudernde, über Rampen fahrende und auf zwei Rädern laufende Autos würden bei einem europäischen Grand Prix vielleicht deplaciert wirken – hier unterhielten sie das Publikum und den Schreiber dieser Zeilen großartig.

Interessant schließlich noch und für uns Deutsche ein erfreulicher Anblick war die Flotille von 12 NSU-Supermaxen, mit denen die Streckenkommissare sich untereinander Nachrichten durch reitende Boten zustellen konnten und die vom NSU-Werksvertreter Anton v. Doery dem Veranstalter zur Verfügung gestellt waren.

Und wenn wir zum Schluß nochmals unsere Marguerite in die Hand nehmen und beim Blütenabzählen vielleicht bei „ein klein wenig" stehenbleiben sollten, so möchte man wünschen, daß man sich auch bei der FIA in Zukunft „ein klein wenig" mit den Beschlüssen beeilen möge, um solche unklaren Situationen wie hier in Argentinien zu vermeiden. Meine Phantasie reicht nämlich nicht aus, um mir das Gesicht des englischen Vertreters bei der Sportkommissionssitzung in Monte Carlo vorzustellen, wenn das englische Veto gegen die Wertung von Buenos Aires als Weltmeisterschaftslauf verhandelt wird – obwohl ein englischer Fahrer auf einem englischen Wagen gewonnen hat!

Typischer Fall einer verschmitzt geladenen Kanone, die nach hinten losgegangen ist!

Huschke von Hanstein

Ergebnisse:

1. St. Moss (Cooper) 2:19:33, 134,5 km/st, 80 Runden; 2. Musso (Ferrari) 2:19:36, 80 Rd.; 3. Hawthorn (Ferrari) 2:19:46, 80 Rd.; 4. Fangio (Maserati) 2:20:26, 80 Rd.; 5. Behra (Maserati) 2:21:11, 78 Rd.; 6. Schell (Maserati) 2:19:45, 77 Rd.; 7. Menditeguy (Maserati) 2:19:34, 76 Rd.; 8. Godia (Maserati) 2:20:21, 75 Rd.; 9. Gould (Maserati) 2:19:37, 71 Rd. Schnellste Runde: Fangio mit 138,3 km/st.

Runde um Runde

Bei Tony Vandervell wurde die Umstellung des Vierzylinder-Vanwalls auf Flugbenzin erfolgreich abgeschlossen, wie Testfahrten mit diesem Rennwagen in Silverstone zeigten. Tony Brooks erreichte dabei Rundenzeiten, die der des Rundenrekords entsprachen. Vandervell, der übrigens selbst einige Runden mit dem Vanwall in Silverstone drehte, soll mit der bei Flugbenzinbetrieb erreichten Leistung sehr zufrieden sein, ja man ist sogar davon überzeugt, daß der Vanwall auch in der kommenden Saison seine Spitzenstellung behaupten werde. Vanwall hat ja nun mit dem Sieg von Moss im argentinischen Grand Prix eine ausgezeichnete Ausgangsposition.

*

Der leichte, wendige Cooper mit 2-Liter Coventry-Climax-Motor hat auf dem kurvenreichen Kurs des Autodromo von Buenos Aires mit Moss am Steuer eine eindrucksvolle Leistung gezeigt, die wieder einmal beweist, daß auch motorisch schwächere, aber sehr leichte Rennwagen auf „langsamen" Strecken mit engen Kurven gute Aussichten haben. Eine derartige Strecke ist auch Monte Carlo, wo im vergangenen Jahr der Australier Brabham auf einem Cooper mit 2 Liter Coventry-Climax verschiedene seiner „großen" Kollegen ganz schön bedrängte. Nun hat aber nicht nur Cooper, sondern auch Porsche ein sehr leistungsstarkes Fahrzeug, das dem Cooper gerade in Monte Carlo mit einem erstklassigen Fahrer am Steuer kaum nachstehen dürfte. Es ist zwar nur ein 1,5 Liter, aber der Grand Prix von Monaco 1958 soll ja auch eine Formel 2-Wertung haben. Wir möchten Porsche doch den Versuch vorschlagen, ein oder zwei Wagen in Monte Carlo laufen zu lassen, um so mehr, als wir wissen, daß die Zuffenhausener Firma einem Formel 2-Monoposto durchaus nicht uninteressiert gegenübersteht, wenigstens was die Techniker betrifft. Ein Start in Monte Carlo gäbe gleichzeitig gute Vergleichsmöglichkeiten und wäre im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Formel 2 durchaus für Studienzwecke geeignet. Entscheidend wäre nur, daß Ferry Porsche seinem Herzen in dieser Richtung einen Stoß gibt.

*

Der italienische Rennfahrer Cesare Perdisa soll nach einer Meldung der italienischen Zeitung „Motor" für 1958 einen Vertrag für den Formel 1-BRM unterzeichnet haben, den der mit Perdisa befreundete Jean Behra vermittelte. Der aus Bologna stammende Student erklärte bekanntlich nach dem tödlichen Unfall seines Freundes Castellotti, er werde ab sofort keine Rennen mehr bestreiten.

*

Nach dem Schweizer Vorbild wird nun auch in Deutschland ein Rennfahrerlehrgang durchgeführt werden. Veranstalter dieses Lehrgangs ist die Scuderia Hanseat in Hamburg. Der Lehrgang findet vom 20. bis 24. April auf dem Nürburgring statt und wird den Teilnehmern ein reichhaltiges Programm bieten. Neben praktischen Demonstrationen mit Sportwagen der Firmen Daimler-Benz, Porsche und Borgward werden verschiedene Fachreferate gehalten. Rudolf Caracciola, Graf Trips, von Frankenberg, Seidel, Martinek, von Schröder und Springer fungieren als Lehrer. Nähere Einzelheiten von diesem Lehrgang wird der Gau Hansa des ADAC Anfang April bekanntgeben. Die Kursgebühren sollen DM 200.– pro Teilnehmer betragen, wobei Unterkunft und Verpflegung mit eingeschlossen sind.

*

Die von Richard von Frankenberg, Rolf Goetze und Paul Ernst Strähle mit einem auf 1529 ccm aufgebohrten Porsche Carrera Speedster vom 11. bis 13. März 1957 im Autodromo von Monza aufgestellten internationalen Klassenrekorde über 1000 Meilen, 2000 Kilometer und 12 Stunden wurden inzwischen von der FIA anerkannt . . . Archie Scott-Brown, der im Krieg einen Arm verlor und trotzdem noch über ein erstaunliches fahrerisches Können verfügt, wurde für 1958 von der schottischen Ecurie Ecosse verpflichtet. Gemeinsam mit seinen Landsleuten Sanderson, Flockhart, Fairman und Lawrence wird er einen Jaguar D mit 3 Liter-Motor fahren . . . Einen sportlichen Wagen der Mittelklasse mit Vierzylindermotor habe BMW in Vorbereitung, teilte der Generaldirektor dieser Firma anläßlich der BMW-Hauptversammlung in München mit . . . Jack Brabham gewann auf der Ardmore-Rundstrecke von Aukland auf Cooper-Climax 2 Liter den Grand Prix von Neuseeland. Der Australier legte die 240,9 km-Distanz mit einem Gesamtdurchschnitt von 127,5 km/st zurück. Zweiter wurde Jensen auf Maserati . . . Goffredo Zehender, ehemaliger Werks-Rennfahrer von Alfa



Mercedes-Benz 300 SL Roadster spielten bei dem Ende letzten Jahres ausgetragenen 1662 km langen Rennen Caracas – Cumana – Caracas eine führende Rolle und belegten verschiedene erste Plätze. Hier der Sieger der Gran Turismo-Klasse, Dos Santos, am Ziel.

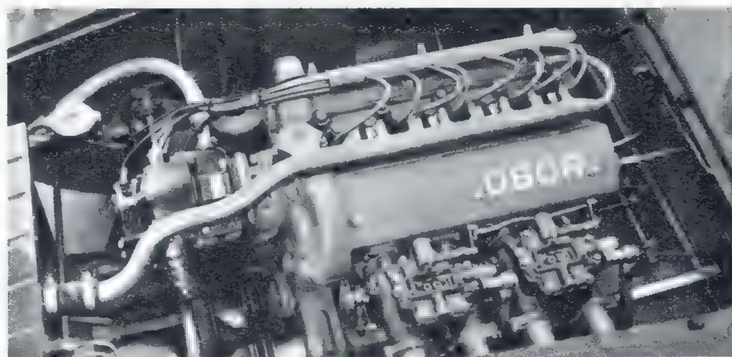
Romeo und Maserati, der u. a. auch im Grand Prix von Monaco schon für Mercedes-Benz fuhr, verstarb kurz vor Vollendung seines 58. Lebensjahres in einer Klinik in Rom. Zehender war nach dem Kriege wieder für Alfa Romeo tätig, ging aber später zu Talbot, wo er eine Rennabteilung einrichtete und auch auf einem Wagen dieser Firma noch 1957 an den 24 Stunden von Le Mans teilnahm . . . Der Amerikaner Temple Buell, Besitzer eines Rennstalles von Maserati - Fahrzeugen, hat Fangio einen 3 Liter-Sechszylinder-Maserati für den Großen Sportwagenpreis von Cuba angeboten, der am 24. Februar auf einer Rundstrecke der Hauptstadt Habana stattfindet . . . Umberto Maglioli, der sich in seinem Heimatort Biella aufhält, hofft, im Laufe des Frühjahrs wieder starten zu können, nachdem seine Verletzungen gut verheilt sind . . . Das Ehepaar Chapman hat eine „Neukonstruktion" herausgebracht, die noch leichter als das erste „Modell" ausgefallen ist, der technischen Richtung entsprechend, die der Vater vertritt. Es ist eine Tochter, 8,5 lbs schwer. Wir gratulieren . . . Nennungen für die 12 Stunden von Sebring sind an Mr. Reginald Smith, PO Box 442, Riverside Station, Miami 35, Florida, USA, zu richten. Nennungsschluß ist der 15. Februar.

*

Seine Beteiligung an der Europa-Bergmeisterschaft 1958 gab Borgward jetzt offiziell bekannt. Die Bremer Firma wird – wie schon 1957 – auch in dieser Saison wieder mit dem Hansa 1500 RS an den Start gehen. Hans Herrmann belegte bekanntlich 1957 auf dem 1,5 Liter Borgward-Rennsportwagen, der mit einem Vierzylindermotor mit direkter Kraftstoffeinspritzung von Bosch ausgerüstet ist, in der Meisterschaftswertung hinter dem Bergmeister Daetwyler (2 Liter Maserati) den zweiten und in der 1500 ccm-Klasse den ersten Platz. Da die Europa-Bergmeisterschaft 1958 für Sportwagen bis 1500 ccm ausgeschrieben ist und deshalb Maserati nicht startet, haben die deutschen Firmen Borgward und Porsche ausgezeichnete Chancen. Borgward scheint sich außerdem sehr stark in der Bergmeisterschaft engagieren zu wollen, nachdem die Firma mitteilt, daß mit bekannten deutschen und ausländischen Rennfahrern betreffs Vertragsabschluß für den Hansa 1500 RS Verhandlungen aufgenommen wurden. Wir hoffen nun noch, daß sich Borgward nicht nur auf die Bergmeisterschaft konzentriert, sondern auch an einigen bedeutenten Sportwagenrennen teilnimmt.



So sieht die Lösung der Fratelli Maserati in San Lazzarano für die Formel 2 aus. Es ist ein Wagen mit Stromlinien-Karosserie, der auch in Sportwagenrennen eingesetzt werden kann. Für diesen Osca ist ein 1,5 Liter-Motor mit zwei Weber-Doppelvergasern und desmodromischer Ventilsteuerung vorgesehen (siehe unten), der 150 PS leisten soll. Er wurde bei Versuchsfahrten in Imola und Modena schon mehrfach ausprobiert und erwies sich als sehr leistungsstark. Die Brüder Maserati hoffen, ihn im Laufe dieser Saison in mehreren Rennen einsetzen zu können.



*

Der im vergangenen Jahr erstmals durchgeführte Caltex-Economy-Test findet auch 1958 wieder statt, und zwar vom 13. bis 19. April in Form eines Sparsamkeitswettbewerbes über eine Distanz von 2000 km. Die Fahrtstrecke führt von Brüssel durch die Ardennen, Luxemburg, die Eifel zur Rennstrecke von Zandvoort in Holland, wo eine Beschleunigungsprüfung zu absolvieren ist. Von Zandvoort aus fahren die Teilnehmer über Lingen im Emsland nach Hannover und nach einem Übergangsstopp weiter über Lüneburg, Lauenburg, Schleswig, Flensburg zum Endziel Kopenhagen. Für Deutschland übernimmt der AvD die Organisation der Fahrt, die übrigens auch für das AvD-Sportabzeichen gewertet wird. In Zandvoort werden zu mager eingestellte Fahrzeuge mit Straflitern belegt. Es sind insgesamt 80 Fahrzeuge zugelassen, die vor dem Start auf Serienmäßigkeit geprüft werden und während des Wettbewerbes einen neutralen Beobachter an Bord nehmen müssen.

*

80 Gold-, 88 Silber- und 52 Bronce-Medaillen sowie 27 Klassensiege erzielten Privatfahrer auf der neuen Touring-Sport-Ausführung der Borgward Isabella im Jahre 1957 in Deutschland. Vielleicht sind diese Erfolge für Borgward ein Ansporn, mit einem Isabella TS-Team bei der Mille Miglia zu starten, falls diese Veranstaltung wirklich für Tourenwagen bis 1600 ccm veranstaltet wird. Der Stuttgarter Bauer, der bekanntlich diesen Wettbewerb schon einmal in der Tourenwagenklasse auf Mercedes-Benz 220 gewann, wäre hierzu der geeignete Fahrer. Gümo



Fortsetzung von Seite 18

Morgen sind Sie dran!

jedenfalls hat man bei solchen Schöffen das Gefühl: die werden natürlich gegen dich sein, weil für die ein Auto ja noch ein Teufelskarren ist.

Der Herr S. aber sagte auf einen Vorhalt des Richters nunmehr aus: Wie schnell das Auto gefahren ist, weiß ich nicht. Ob 95 oder 110 km kann ich auch nicht sagen. Für meine Begriffe wahnsinnig schnell. Ich bin leidenschaftlicher Fußgänger, sagte er, und habe keinen Führerschein. Es wundert mich, daß er nicht ins Schleudern kam, der Autofahrer.

Im übrigen wurde festgestellt, daß der Herr S. nur etwa 50 bis 60 Meter nach der Kreuzung stand, und wenn man die Kreuzung in der Fahrtrichtung des Alfa auch nur mit halber Vorsicht überfährt, könnte kaum ein Formel I-Rennwagen nach 50 Metern Anlauf 120 km/st erreicht haben. Der Richter sprach den Alfa-Romeo-Fahrer frei.

Das ist das Ende dieses Berichtes, aber keineswegs das Ende der Geschichte. Denn man höre und staune: die Polizeibehörde der Stadt hat gegen diesen Freispruch Berufung eingelegt. Und damit hat das Verfahren jetzt einen zweiten Teil. Dieser zweite Teil schwebt, und über schwebende Verfahren dürfen wir nicht berichten. Der Herr S. aber wird zu Hause sitzen und sagen: Diesem Autofahrer, dem hab ich's gegeben!

Morgen, sehr verehrter Leser, sind Sie dran. Morgen wird Sie ein wildgewordener Fußgänger anzeigen, und in einem halben Jahr werden Sie vor Gericht stehen, und anschließend in der Verkehrssünder-Kartei.

Richard von Frankenberg

Kunststoffe im Karosseriebau

Bei der raschen Aufwärtsentwicklung der Kunststoffindustrie durch Schaffung immer wieder neuer Kunststofftypen ist es nicht verwunderlich, wenn auch im Karosseriebau mehr und mehr Kunststoffe verwandt und verarbeitet werden. Farbige PVC-Profile für Zierzwecke sind wie die Plastik-Kotflügelköder heute aus Karosseriewerkstätten nicht mehr wegzudenken, weil sie in Schmiegsamkeit, Hochglanz und Farbenreinheit höchsten Ansprüchen gerecht werden. Einige Karosseriefabriken sind auch dazu übergegangen, Plastikmaterial anstelle der bisher verwandten starren Leisten und Abdeckprofile aus Holz oder Aluminium zu verarbeiten. Man hat nämlich beim Serienbau, besonders von Lastwagen, festgestellt, daß bei der Montage der um die Fenster laufenden Abdeckprofile aus starrem Material infolge kleiner Abweichungen in der Fensterkonstruktion Schwierigkeiten entstanden und die Deckleisten dann in mühevoller Präzisionsarbeit an die Karosserie angepaßt werden mußten. Diese zeitraubenden Arbeiten entfallen bei Verwendung von Plastikprofilen, die nach Wunsch in verschiedenen Härtegraden farbig oder mit Aluminiumeffekten fabriziert werden. Die sehr harten Formen widerstehen größter Hitzeeinwirkung ohne Formveränderungen. Das Profil macht man durch Wärme schmiegsam, um es leicht und in jeder Form montieren zu können, wodurch es sich Unebenheiten gut anpaßt und fest wie ein Metallprofil sitzt.

Die Fortschritte in der Herstellung von Kunststoff-Glasfasermischungen ermöglichen Karosserien, die bei leichten Zusammenstößen völlig unverändert bleiben. Bei einem Versuch wurde ein Wagen mit 40 km/st gegen einen Baum gefahren, wobei nur ein kleiner Riß am Kotflügel entstand, der in einer Stunde repariert war. Karosserien aus glasverstärkten Kunststoffen haben den Vorteil sehr geringen Gewichtes bei dem Stahl nicht nachstehender Festigkeit. Durch Einarbeiten verfestigender Substanzen wie Glasfasern oder auch Gummi oder Hanfgewebe vor dem Form- und Härteprozeß werden Kunststoffe hergestellt, die auch unter extrem hohen Beanspruchungen und Temperaturen form- und größenbeständig bleiben. Dabei bleiben die sonstigen Eigenschaften der jeweiligen Kunststoffe, wie ihre Widerstandsfähigkeit gegen Chemikalien, Säuren, Öle, Fette oder Witterungseinflüsse, den armierten Produkten voll erhalten. Diese Verstärkungen ermöglichen es nicht nur, die Verwendungsmöglichkeiten durch Erreichung größerer Festigkeit zu erweitern, sondern gestatten auch die Entwicklung weitaus größer dimensionierter Kunststofferzeugnisse und Teilstücke.

Aus Kunststoffgießharzen fertigt man heute Karosserien und Lastwagenaufbauten an, wobei sich die einzelnen Gießharztypen durch die Härte und Elastizität der daraus herstellbaren Polymere unterscheiden. Man ist heute so weit, Kunststoffe sozusagen „nach Maß“ herzustellen und sie den jeweiligen technischen Bedürfnissen anzupassen. Unter den thermoplastischen Kunststoffen sind für den Karosseriebau besonders diejenigen wichtig, die bei hoher Zug- und Druckbeanspruchung temperaturfest, chemisch stabil und von guter elektrischer Isolationsfähigkeit sind, wie etwa Hostaflon oder Teflon. Der Rohstoff läßt sich mechanisch durch Drehen, Fräsen, Schneiden oder Bohren zu Formstücken und Halbzeug verarbeiten, auf der Presse zu Platten und Dichtungen, im Spritzguß zu Fertigartikeln beliebiger Form in Serienherstellung, im Preßspritzverfahren zu Formartikeln verschiedenster Art und im Extruder zu Rohren, Stäben, Drahtisolationen und ähnlichem. Aus den neueren Niederdruck-Polyäthylenen fertigt die Maschinentechnik Zahnräder, Lager, Ventile, Schieber, Deckel, Gehäuse, Dichtungen und Manschetten an. Im Karosseriebau haben die Kunststoffe neben ihren anderen guten Eigenschaften noch den Vorteil, daß keine Korrosionsgefahr besteht.

Dr.-Ing. A. Foulon

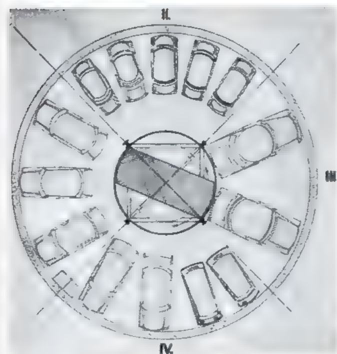
ADAC fordert freie Bahn auf dem Treibstoffmarkt

Das Präsidium des ADAC hat sich in seiner ersten Sitzung im neuen Jahr mit den Preisverhältnissen auf dem Benzinmarkt unter den neuen Bedingungen des am 1. Januar 1958 in Kraft getretenen „Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen" eingehend beschäftigt. Der ADAC ist der Ansicht, daß die wieder auf den Stand vor Ausbruch der Suezkrise zurückgeführten Preise für Benzin und Dieselkraftstoffe immer noch unangemessen hoch sind. Im Hinblick auf die tatsächlichen Selbstkosten könnten die Treibstoffpreise weiter gesenkt werden, ohne daß – wie immer behauptet wird – die Mineralölgesellschaften mit Verlust arbeiten müßten. Die besten Beweise sind die erheblichen Rabatte, welche die Ölgesellschaften in dem nach wie vor in großem Umfang betriebenen Direktgeschäft mit Behörden und Großabnehmern gewähren. Diese Preise im Direktgeschäft liegen weit unter den Tankstellenzapfpreisen, die der Normalverbraucher ohne Beziehungen bezahlen muß.

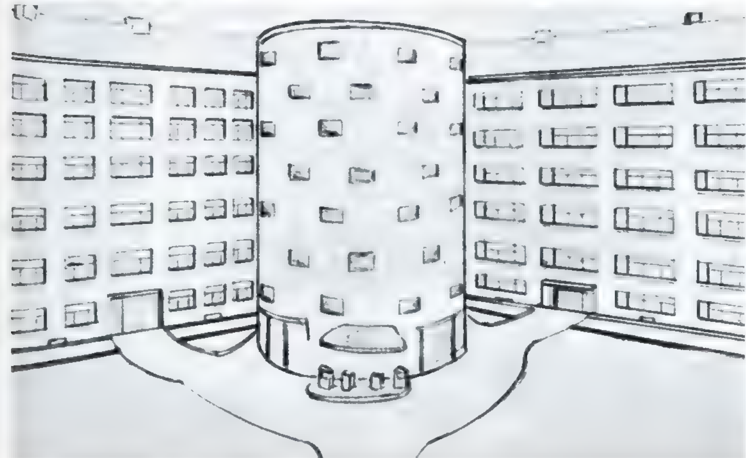
Der ADAC ist der Auffassung, daß die Ursache für das noch immer überhöhte Benzinpreis-Niveau der fehlende Preiswettbewerb im Tankstellengeschäft ist. Als größter Interessenvertreter der organisierten deutschen Kraftfahrer erwartet der ADAC von dem neu errichteten Bundeskartellamt in Berlin, daß unter Ausnutzung aller Möglichkeiten des neuen Gesetzes auf dem Benzinmarkt alsbald alle den freien Wettbewerb einschränkenden Absprachen und Bindungen beseitigt werden.

Diese Bestrebungen wird der ADAC seinerseits tatkräftig unterstützen. Auf dem Wege unmittelbarer Verhandlungen, durch Qualitätsgarantieabsprachen und durch Belieferungsverträge wird der ADAC versuchen, jeden nicht konzerngebundenen Händler, der in der Lage ist, eine gleichbleibend gute Treibstoffqualität zu gewährleisten, zu ermutigen, von sich aus den Wettbewerb auf dem Benzinmarkt zu beleben. Für diese Bestrebungen sind dem ADAC die Marktverhältnisse eines lebendigen und zügigen Preiswettbewerbes auf dem Treibstoffmarkt in den USA ein Vorbild.

Parken im Kreis



Kreisförmige, in mehreren Stockwerken angeordnete Parkflächen schlägt der Ingenieur Hans Baudisch vor. In einem Stockwerk von ca. 18 m Durchmesser sollen je nach Größe 10–20 Wagen untergebracht werden können. Der in der Mitte liegende Aufzug enthält eine Drehscheibe. Auf der Straßenoberfläche ist lediglich eine schmale Ein- und Ausfahrt sichtbar. Bild unten: Die gleiche Anlage kann auch über der Erde, etwa als Garagenhaus für einen Häuserblock, gebaut werden. Ingenieur Baudisch rechnet bei einem Fassungsvermögen von etwa 400 Wagen mit einem monatlichen Mietpreis von nur 12 DM.





Steuer, Recht, Versicherung

Kein Versicherungsschutz für die Laternengarage?

In einem Pressedienst wurde vor einiger Zeit darauf hingewiesen, daß bestimmte Versicherungsgesellschaften den Schadenersatz ablehnen, wenn Fahrzeuge über Nacht auf offener Straße abgestellt und nicht durch besondere Maßnahmen, wie Lenkschlösser oder Ausbau von Motorenteilen, gesichert sind. Wir holten daraufhin bei verschiedenen Versicherungsgesellschaften Auskunft darüber ein, wie man sich zu dieser Frage stellt, und geben einige der Antworten im folgenden auszugsweise wieder:

Albingia Versicherungs AG., Hamburg: Der Versicherer kann nur dann einen Diebstahlschaden ablehnen, wenn der Versicherungsnehmer diesen gemäß § 61 VVG durch grobe Fahrlässigkeit verschuldet hat. Der Begriff der groben Fahrlässigkeit wird vom Kammergericht Berlin (West), Urteil vom 15. 10. 51 – 4 U 972/51 – NJW 52, 349, wie folgt definiert:

„Im allgemeinen ist grobe Fahrlässigkeit dann anzunehmen, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt wird und insbesondere der Verkehrsteilnehmer das nicht berücksichtigt, was im gegebenen Falle jedermann einleuchten muß, oder wenn auch die einfachsten, ganz naheliegenden Überlegungen von ihm nicht angestellt werden."

Der Bundesgerichtshof führte in seiner Entscheidung – IV ZR 170/52 – vom 11. 5. 53 (NJW 53,1139) zu § 61 VVG aus, daß es für grobe Fahrlässigkeit keine allgemein gültige Norm geben kann, und daß die Frage, ob der Einwand des Versicherers zu Recht besteht, von den Instanzgerichten von Fall zu Fall zu untersuchen wäre, wobei subjektive Gesichtspunkte des Handelnden zu berücksichtigen seien. – Man darf aber nicht von Fahrzeugen ganz allgemein sprechen. Es ist erforderlich, Personenkraftwagen von Motorrädern und Mopeds zu trennen. Für unsere Gesellschaft können wir erklären, daß der Diebstahl von Personenkraftwagen, die nachts auf der Straße stehengelassen werden und durch abgezogenen Zündschlüssel und verschlossene Tür gesichert sind, grundsätzlich als versichert gilt. Für Personenwagen verlangen wir keine besonderen Sicherungen.

Allianz Versicherungs AG., München: Das Thema „Haftpflicht bei Kraftfahrzeugdiebstählen" wurde am 31. 8. 1957 in einem Rundfunkgespräch zwischen Herrn Direktor Meyer und Herrn Hans Peter Antes behandelt. Wir erlauben uns, Ihnen einen Auszug aus diesem Gespräch zu übersenden. – In diesem Gespräch sagte Dir. Meyer unter anderem: „Ich darf noch einmal darauf aufmerksam machen, daß die Leistung nur dann verweigert werden kann, wenn der Versicherungsnehmer grob fahrlässig gehandelt hat . . . Bei Personenkraftwagen wird man bei den heutigen Garagenverhältnissen davon ausgehen müssen, daß es nicht grob fahrlässig ist, wenn jemand sein Fahrzeug nachts auf der Straße abstellt, wenn er die vorhandenen Sicherheitseinrichtungen dabei verwendet . . . Türen und Fenster schließen und verschließen, Zündschlüssel abziehen usw. Ich darf allerdings in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß es sehr zu begrüßen wäre, wenn sich auf die Dauer alle Automobilfabriken entschließen würden, das Lenkradschloß zu verwenden . . . Trotzdem wird man sagen müssen, daß auch beim Personenwagen dann grobe Fahrlässigkeit gegeben sein kann, wenn das Fahrzeug unter Umständen abgestellt wird, die für einen Diebstahl ganz besonders günstig sind. Ich denke z. B. an Fälle, . . . wo jemand verreist und seinen Wagen unbewacht auf dem Bahnhof oder auf dem Flugplatz stehen läßt. Das fällt natürlich professionellen Kraftfahrzeugdieben, die ein gewisses Revier regelmäßig unter Beobachtung halten, mit der Zeit auf, und in solchen Fällen haben ja die Diebe Gelegenheit, auch ein gut gesichertes Fahrzeug zu entfernen . . ."

Agrippina Versicherungs-Gruppe, Köln: . . . teilen Ihnen mit, daß wir bei Diebstahlschaden von Kraftwagen, die nachts auf der Straße abgestellt werden, die Eintrittspflicht bei bestehenden Kasko-Versicherungen anerkennen, wenn die Fenster geschlossen sind, der Zündschlüssel abgezogen und das Fahrzeug ordnungsgemäß abgeschlossen ist. Weitere zusätzliche Sicherungen wie Lenkradschlösser machen wir nicht zur Bedingung.

Im gleichen Sinn äußerten sich auch die übrigen von uns angeschriebenen Versicherungen. Es dürfte also nicht notwendig sein, wie in der Notiz des Pressedienstes empfohlen wurde, in jedem Falle eine verbindliche Erklärung der Versicherungsgesellschaft darüber einzuholen, welche Voraussetzungen bei Diebstählen sie für das Entstehen eines Ersatzanspruches fordert. Unklar ist die Lage nur in solchen Fällen, wo eine grobe Fahrlässigkeit im Sinne der Definition des Kammergerichts Berlin angenommen werden kann. Red.

Vorbeifahr-Probleme

Im Straßenverkehr hat es sich eingebürgert, daß das Recht der Vorbeifahrt an einem die Straße halbseitig sperrenden Hindernis derjenige hat, dessen Fahrbahn vom Hindernis nicht versperrt wird. Obwohl es sich bei dieser Praxis um keine gesetzliche Regelung handelt, ist sie auch von den Gerichten wiederholt anerkannt worden.

Auch der Bundesgerichtshof hat diese Vorbeifahrtgrundsätze bestätigt und in einem Urteil (VI ZR 38/55) entschieden: „Im allgemeinen braucht ein Kraftfahrer, dessen rechte Fahrbahnhälfte frei ist, nicht darauf Rücksicht zu nehmen, daß ein entgegenkommender Kraftfahrer in seiner Fahrbahn ein Hindernis vor sich hat und daher möglicherweise gezwungen wird, seine Fahrt zu verlangsamen oder gar anzuhalten."

Anders liegt der Fall jedoch, wenn ein Kraftfahrer ausnahmsweise einmal beide Fahrbahnen in Anspruch nimmt. Ein Lastzugfahrer hatte an einem seiner beiden Anhänger eine Panne. Er stellte deshalb die beiden Anhänger am rechten Fahrbahnrand ab, wendete mit der Zugmaschine und fuhr an den Anhängern vorbei zum nächsten Ort zurück, um dort einen Ersatzreifen zu holen. Ein anderer Lastwagen, der der Zugmaschine gerade in dem Augenblick entgegenkam, als sie an dem Anhänger vorbeifuhr, stieß deshalb mit den Anhängern zusammen.

Der Bundesgerichtshof stellt dazu fest: In diesem Fall könne sich der Fahrer der Zugmaschine nicht darauf berufen, daß seine rechte Fahrbahn frei gewesen sei und daß der entgegenkommende Fahrer seine Fahrweise auf das Vorhandensein von Hindernissen hätte einrichten müssen. Zwar sei die Behinderung des Verkehrs durch das Abstellen der Anhänger am rechten Straßenrand unvermeidbar und daher nicht verkehrswidrig gewesen. Der Vorwurf gegen den Fahrer der Zugmaschine gehe allein dahin, daß er auf den entgegenkommenden Lastwagen Rücksicht zu nehmen hatte und ihn zuerst an den Anhängern vorbeifahren lassen mußte. Das ergebe sich daraus, daß der Zugmaschinenfahrer das Verkehrshindernis, noch dazu bei Dunkelheit, selbst geschaffen habe. Er habe ferner das Herannahen des anderen Lastwagens rechtzeitig bemerkt. Er durfte daher nur dann an den Anhängern selbst vorbeifahren, wenn die Gewißheit bestand, daß er den Lastwagenfahrer nicht noch mehr behinderte und gefährdete, als es an sich schon durch das Abstellen der Anhänger geschehen war. Schließlich habe er bei der Vorfahrt an den nicht vorschriftsmäßig beleuchteten Anhängern die Aufmerksamkeit notwendig von den Anhängern abgelenkt und auf die Zugmaschine gezogen.

Unter allen diesen Umständen habe für den Zugmaschinenfahrer die Verpflichtung nach Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung bestanden, dem Lastwagenfahrer den Vortritt an dem Fahrbahnhindernis zu lassen.

Der Treckerfahrer muß besonders vorsichtig sein

Sehr weitgehende Anforderungen an die Sorgfaltspflicht eines Treckerführers hat das Oberlandesgericht Oldenburg in einem Zivilprozeß (2 U 174/55) gestellt. Darnach muß der Führer eines Treckers, der aus dem ländlichen Seitenweg auf eine bevorrechtigte Straße einbiegen will, unter Umständen vorher absteigen und den Verkehr auf dieser Straße beobachten, falls er sich anders keinen Überblick verschaffen kann. Er darf keinesfalls ohne Sicht mit seinem Trecker auch nur einige Zentimeter auf die bevorrechtigte Straße hinauffahren. Der Fahrer des Treckers müsse nämlich damit rechnen, daß die Straße, etwa wegen eines Überholmanövers, in voller Breite beansprucht sei.

In einem Zivilprozeß vor dem Oldenburger Gericht verlangte der Eigentümer eines Volkswagens von einem Landwirt Schadenersatz. Der Landwirt war etwa 30 bis 40 Zentimeter mit seinem Trecker auf die Hauptstraße gefahren, obwohl er vorher von dem Feldweg aus wegen der dichten Büsche keinen Überblick über die Hauptstraße hatte gewinnen können. Der Volkswagen, der gerade ein Tankfahrzeug überholte, stieß in voller Fahrt mit dem Trecker zusammen.

Das Oberlandesgericht Oldenburg stellte zu dem Unfall fest: Der Treckerfahrer hat den Unfall überwiegend und grob fahrlässig verursacht. Er tauchte mit seinem nicht sehr beweglichen Trecker plötzlich in der Fahrbahn auf, ohne daß sich ein Kraftwagenführer rechtzeitig darauf vorbereiten konnte. Niemand konnte und brauchte damit zu rechnen, daß sich aus einem zunächst gar nicht sichtbaren und belanglosen Landweg ein Trecker auf die Fahrbahn schieben konnte. Das alles mußte der Treckerfahrer wissen und überlegen, wenn er die im Verkehr an ihn zu stellenden Sorgfaltspflichten erfüllen wollte. Wenn er nichts sehen konnte, dann mußte der Treckerfahrer von seinem Fahrzeug absteigen, beobachten und einen günstigen Moment zum Hinauffahren auf die Straße abwarten. Dr. G.

Ausländische Personenwagen zum vorübergehenden Gebrauch im Inland

Kraftfahrzeuge, die im Zulassungsverfahren eines außerdeutschen Staates zugelassen sind und die zum vorübergehenden Aufenthalt in das Inland eingehen, unterliegen der Kraftfahrzeugsteuer vom Eingang (Grenzübertritt) bis zum Wiederverlassen des Bundesgebiets (§§ 1, 5 KraftStG; 2, 60 KraftStDB). Steuerschuldner beim Halten eines derartigen im Ausland beheimateten Kraftfahrzeuges ist nach § 4 Abs. 1 Ziff. 2 KraftStG derjenige, der das Kraftfahrzeug im Inland benutzt, d. h. tatsächlich gebraucht.

Für außerdeutsche Personenkraftwagen, die zum vorübergehenden Gebrauch in das Inland gelangen, besteht jedoch die Vergünstigungsvorschrift des § 69 KraftStDB, nach der die Kraftfahrzeugsteuer nicht erhoben wird, wenn der einzelne inländische Aufenthalt die Dauer von drei aufeinanderfolgenden Monaten nicht übersteigt, wobei sich der steuerbefreite inländische Aufenthalt beliebig oft wiederholen kann.

Dieser § 69 ist nur anwendbar, wenn der regelmäßige Benutzer des Fahrzeugs ein Ausländer ohne inländischen Wohnsitz ist. Das ergibt sich aus dem Sinn und Zweck dieser Vergünstigungsvorschrift, der nach der Begründung des Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 28. 3. 1934 darin liegt, daß durch diese Steuerbefreiung der fortschrittlichen Entwicklung des Kraftverkehrs und der Bedeutung des internationalen Fremdenverkehrs Rechnung getragen wird. Wie der Bundesfinanzhof einmal zum Ausdruck gebracht hat, kann kein Zweifel daran bestehen, daß diese Bestimmung nach ihrer Begründung nur die Begünstigung ausländischer Benutzer außerdeutscher Personenwagen im Auge hat und daß unter Ausländern in diesem Sinne ohne Rücksicht auf ihre Staatsangehörigkeit nur solche Personen zu verstehen sind, die nicht ihren Wohnsitz oder ständigen Aufenthalt im Inland haben. Die Bestimmung des § 69 schreibt zwar nicht ausdrücklich vor, daß der Benutzer des Fahrzeuges im Inland ein Ausländer sein muß. Aus der Beschränkung der Vergünstigung auf Personenwagen ergibt sich aber, daß die Vergünstigung im Hinblick auf die Person des Benutzers des Fahrzeuges gewährt wird, der nach dem Sinn und Zweck der Vorschrift die Vergünstigung nur dann erhalten soll, wenn er Ausländer ist. Der BFH weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß diese Auffassung eine Stütze auch in der in § 69 getroffenen Anordnung findet, wonach der Tag des Eingangs des Kraftfahrzeuges in das Inland von der Grenzzollstelle im Zollvormerkschein oder Passierschein zu vermerken ist. Die Befolgung dieser Anordnung setze zollmäßig die Abfertigung des Kraftahrzeuges im Zollvormerkverfahren voraus, die bereits zur Zeit des Erlasses der Anordnung für Antragsteller mit Wohnsitz im Zollgebiet nach Weisung des Reichsministers der Finanzen von den Grenzzollstellen abzulehnen war (vgl. auch § 65 Abs. 1 Ziff. 1, Abs. 5 Ziff. 2 Zollvormerk-Ordnung). Man kann hiernach, wenn man einen inländischen Wohnsitz hat, die Befreiungsvorschrift des § 69 für sich nicht in Anspruch nehmen Z.

Wir haben in einer Reihe von Zeitschriften das gleiche Inserat erscheinen lassen. Aber die eingegangenen Anfragen auf grund der Insertion in Ihrer Zeitschrift und die daraus resultierenden Aufträge machen ein Vielfaches aus gegenüber anderen Zeitschriften. M. in Lindau

Teile Ihnen mit, daß ich den zum Verkauf stehenden Porsche-Wagen schon nach Erscheinen des 1. Inserats verkaufen konnte. J. in Köln

Es dürfte Sie freuen, daß ich Ihnen mitteilen kann, daß im letzten Jahr von allen zur Insertion herangezogenen Zeitungen Ihr Blatt die besten Erfolge brachte. B. in Seesen

das AUTO MOTOR UND SPORT

- die größte unabhängige deutsche Motorzeitschrift - wird wegen ihres spritzig redigierten Inhalts von der ersten bis zur letzten Seite begeistert gelesen. Verständlich, daß auch der Kleinanzeigenteil besondere Aufmerksamkeit findet und deshalb den Inserenten so große Erfolge bringt. Bitte, machen Sie einen Versuch.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.--. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50. Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden

An
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH.,
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text gemäß obenstehendem Angebot in „das AUTO, MOTOR und SPORT" auf, und zwar .... ×

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr.: ....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN
(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen
Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.
unbedingt anzugeben!
Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ALFA ROMEO

Giulietta Sprint-Veloce, erfolgreiches Sportfahrzeug, auch für Normalgebrauch bestens geeignet, in sehr gutem Zustand, zu verkaufen. Helmut Felder, Dahlhausen-Wupper, Telefon Radevormwald 494. 5280/1456

Suche zu vertauschen: 1300 ccm Giulietta Sprint gegen 1300 ccm Veloce. Sepp Liebl, München 19, Waisenhausstraße 23, Telefon 6 02 42. 5278/1456

Giulietta Sprint, Typ 1956, 26 000 km gelaufen, rot, Bestzustand, 170 Spitze, evtl. Finanzierung möglich, verkauft O. Frank, Köln, Benesisstr. 20, Ruf 23 14 89. 5277/1456

Giulietta-Sprint, 1,3 Liter-Coupé, ca. 20 000 km. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

AUSTIN HEALEY

Suche Austin-Healey, biete 56er DKW 3 = 6 und Zuzahlung. Heinz Repp, Düsseldorf-Lo., Am Heidquell 5. 5279/1456

BMW

BMW-Ersatzteile
für ältere Typen ab Lager
A. Fischer, Maschinenbau
München 13, Heßstraße 4, Telefon 2 07 09

328 (Original) zu kaufen gesucht. Angaben über Zustand und Preis an Bertil Larsson, Södra-Langgatan 34 I, Stockholm-Solna (Schweden). 5281/1456

501/8, erstmalig zugelassen Januar 1956, 40 000 km gelaufen, unfallfrei, graphitgrau, mit Schiebedach, eingebauten Nebellampen, Radio, in erstklassigem Zustand, zu verkaufen. Philipp Reichert GmbH., Worms (Rhein), Güterhallenstraße 27 5/10, Telefon Worms 36 07. 5282/1456

BMW 502-Cabrio 54, schw., aus 1. Hand, sehr gepflegt, Mexiko-Radio, gelb. Leder, 89 000 km, überh. Motor, 20 000 km, preiswert zu verkaufen. Ferner am Lager: div. BMW 507, 503, 501–8, 501–6. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5326/1459

BORGWARD

Isabella TS-Coupé, neu, silberblau, 3200 km, wegen Sterbefall für DM 10 000.– zu verkaufen (Neupreis DM 11 200.–). Elisabeth Nachbauer, Schifferstadt (Pfalz), Denisstraße 1. 5283/1456

Suche Isabella TS-Coupé. Ausführliche Angebote unter 5909 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5284/1456

Isabella, 1956, silbergrau, ca. 29 500 km, mit roter Kunstlederpolsterung, Fußmatten, Klima-Anlage, aus 1. Hand, DM 3900.–, verkauft: Opel-Duerkop GmbH., Braunschweig, Telefon 2 03 41. 5321/1459

Wer übernimmt Kaufvertrag **Isabella TS-Coupé?** Stahlschiebedach wird kostenlos geliefert. Angebote unter 5911 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5286/1456

Isabella TS, silbergrau, Baujahr 1956, Schiebedach, rotes Kunstlederpolster, Radio, 2 Lautsprecher, 7fach bereift, Abarth-Auspuff, Rudge-Radkappen, Zweiklanghorn, elektrische Scheibenwaschanlage, Kühlerjalousie etc. Neuwert über DM 10 000.–, für DM 6500.– zu verkaufen! Düren (Rhld.), Ruf 40 10. 5287/1456

DKW

Auto Union 1000 DKW, lux. Coupé, 4 Sitze, kurzfristig lieferbar. Vertrag mit 10% Nachlaß abzugeben. Angeb. unter 5912 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5288/1456

FERRARI

Ferrari
bewies durch den überlegenen Sieg in der Weltmeisterschaft 1957 einmal mehr seine Sonderstellung im Sportwagenbau!
Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5335/1460

FIAT

600, Baujahr 1956, hervorragender Zustand, 20 500 km, bestens gepflegt, DM 3300.–! Angebote an Hans Schulz, Alfeld (Leine), Hildesheimer Straße 75. 5289/1456

1100, 1956, schwarz mit Weber-Registervergaser und Abarth-Auspuffanlage, 30 000 km, DM 3900.–! Angeb. unter 5913 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5290/1457

1400 b, 1956, Zweifarbenlackierung, ca. 53 000 km, Nebellampe, Weißwandreifen, Scheibenwaschanlage, Zweiklanghorn, Lichthupe, Jalousie und Fernthermometer, DM 4400.–, verkauft: Opel-Duerkop GmbH., Braunschweig, Telefon 2 03 41. 5322/1459

Verkaufe 600, Bestzustand, 29 000 km, Bauj. 56, 2farbig, adriablau / cortinagrau, mit Abarth-Auspuff, 2 Bosch-Nebellampen, Bosch-Heizung, Kühlerjalousie und Fernthermometer, Dachgepäckträger, Ww.-Reifenbl. u. weiteres Zubehör. Preis DM 3300.–. R. Kretschmer, Nürnberg, Glockenhofstraße 28. 5291/1457

GOGGOMOBIL

Suche Unfallwagen (Karosserie-Totalschaden), möglichst Raum Stuttgart–Heilbronn. Siegfried Riedle, Erlenbach (Krs. Heilbronn/N.), Bachweg 165. 5337/1460

JAGUAR

JAGUAR-Importeur
P. Lindner, Frankfurt am Main
Service und Ersatzteillager:
Leipziger Straße 88, Tp 77 90 88
Verkauf und Verwaltung:
Blittersdorffplatz 39, Tp 33 61 67

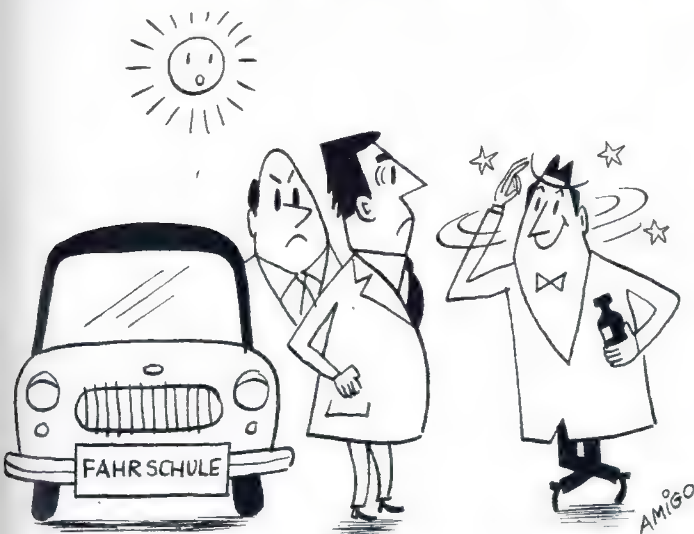
KARMANN-GHIA

Coupé 1.3 l Porsche-Motor, verstärkte Bremse, Tourenzähler, nur 11 800 km, Bauj. 56, bambus/dunkelgrün, erstklassiger Zustand. Daimler-Benz AG., Ndl. Darmstadt, Darmstadt, Rheinstr. 100, Telefon 4621. 5292/1457

VW-Ghia-Karmann-Coupé 56, 2farbig grün, Radio usw., Öttinger-Motor, 1. Hand, 54 000 km, sehr preiswert zu verkaufen. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5331/1460

Ich mache meinen Führerschein in Texas

Wie macht man einen Führerschein? Ganz einfach: Man geht zu einer anerkannten Fahrschule, stellt einen Antrag beim Straßenverkehrsamt und absolviert die notwendigen Fahrstunden. Ganz anders in Texas. Man kann auch dort eine Fahrschule in Anspruch nehmen, aber man muß es nicht. Im allgemeinen lernt jeder selbst mit dem Wagen der Familie oder dem eines guten Freundes. Fühlt man sich genügend geübt, geht man zur amtlichen Stelle. Solche amtlichen Stellen sind ziemlich rar, in einer Stadt von fast einer Million Einwohnern gibt es nur eine einzige. Es empfiehlt sich, früh zu erscheinen, denn es hat sich herumgesprochen, daß es eine langwierige Angelegenheit ist. Das erste, was man sieht, sind mehrere lange Schlangen. Man sucht sich die richtige davon aus und harrt der Dinge, die da kommen sollen. Schrittweise geht es vorwärts, bis man an einen Schalter kommt und einer Dame seine Personalien angibt. Nach weiterem Warten kommt man in ein Zimmer und übergibt zwei freundlichen Beamten den Schein, den man soeben erhalten hat. Darin steht, ob man schon einen Führerschein besitzt oder besessen hat. Der internationale Führerschein gilt in Texas nicht. Dann bekommt man einen Fragebogen, den man an einem Tischchen ausfüllen muß. Ein Beamter paßt auf, daß man nicht beim Nachbarn abguckt. Insgesamt hat man 20 Fragen zu beantworten, von denen jede 5 Punkte wert ist. Freilich stehen die Antworten daneben, zu jeder Frage drei bis fünf verschiedene, und man muß die richtige ankreuzen, wie beim Quiz. Insgesamt muß man mindestens 75 Punkte haben, also 15 Fragen richtig beantworten. Sonst muß man wiederkommen. Die Augen werden auf



„Hupp – da bin ich!! Und da die Prüfungen so streng geworden sind, habe ich mir etwas Mut angetrunken!!"

ihr Sehvermögen geprüft, und man muß unterschreiben, daß man nicht geisteskrank ist. Damit ist die theoretische Prüfung beendet, und wenn man bestanden hat, erhält man nun einen Zettel, auf dem angegeben ist, wann man sich zur Fahrprüfung einzufinden hat.

Zur Fahrprüfung muß man einen Wagen mitbringen, dazu jemand, der einen wieder nach Hause bringt, falls man durchfällt. Man übergibt einem Beamten alle Papiere, er überzeugt sich, ob der Wagen in Ordnung ist, und setzt sich auf den Beifahrersitz. Vor dem Anfahren muß man den linken Arm waagerecht aus dem Fenster strecken und in den Rückspiegel sehen, tut man das nicht, kann man gleich wieder nach Hause fahren. Dann geht es los. Der Beamte gibt die Fahrtrichtung rechtzeitig an, und man muß sich dann im Verkehr entsprechend einordnen. Während der Fahrt macht sich der Beamte Notizen über die festgestellten Fehler. Dann geht es in eine stille Seitenstraße, in der gelbe Pfosten stehen, die parkende Wagen markieren. In die Parklücke muß man rückwärts hineinfahren, ohne die Pfosten zu berühren. Man darf dann nicht weiter als 30 cm von der Bordkante entfernt stehenbleiben. Diese Prüfung ist die schwierigste, viele fallen dabei durch. Dann geht es zurück zur Dienststelle, und man erfährt nun, ob man bestanden hat. Ist das der Fall, bezahlt man 2 Dollar und bekommt eine Quittung, die als vorläufiger Führerschein gilt. Den endgültigen Führerschein erhält man nach etwa vier Wochen zugesandt. Er muß nach zwei Jahren durch Einsendung von 2 Dollar erneuert werden. Die Führerscheine gelten in allen Staaten der USA, zieht man allerdings in einen andern Staat um, muß man nach spätestens drei Monaten einen neuen Führerschein erwerben. *Erwin Baum*

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M.-Höchst, Brüningstraße 32. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 5293/1457

MERCEDES

190 SL, Bj. 56/57, unfallfr., sucht bar v. Privat Otto Görn, Düsseldorf, Scheurenstr. 4, Telefon 2 80 55. 5299/1457

190 SL, Bauj. 56, von Privat bis DM 10 000.– zu kaufen gesucht. Angeb. unter 5915 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5296/1457

Suche SAC-Cabrio 57 in bestem Zustand. Angeb. unter: Bahnpostamt Regensburg, Schließfach Nr. 70. 5294/1457

Zu kaufen gesucht: Typen S, SS, SSK, 500 K oder 540 K, offene Karosserie bevorzugt, evtl. ähnlicher Klassewagen, in gutem Zustand. Angebote m. Beschreibung u. Foto an 5916 „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5298/1457

180 D (Diesel), unfallbesch., gesucht. Preisangebote unt. 5917 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5300/1457

Suche 190 SL in gutem Zustand gegen Kasse. Angebote unter 5918 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5301/1457

Merc. 300 SL-Roadster 57, 11 900 und 12 600 km; Merc. 300 SL 55, 47 000 km; div. Merc. 300 S-Coupés ab DM 8800.–; Merc. 300 D, Cabrio 52 grün, Radio, DM 4900.–; Merc. 300 b-Lim. 54, 73 000 u. 99 000 km; Merc. 300 b-Pullman-Lim. 54, Schbd., Radio, Ww.-Rf., 1. Hand; DM 3800; div. Merc. 300-Lim. 53 ab DM 3450.–; Merc. 300-Lim. 52, Radio, 1. Hand, 89 000 km, DM 2800.–; Merc. 220 A-Cabrio, Radio, 1. Hand, DM 5900.–; Merc. 220 B-Cabrio, rot, sehr gepfl., Radio, 1. Hand, Motor 10 000 km, DM 3500.–; div. Merc. 190 SL-Coupés und Roadster; Großauswahl in sämtlichen Mercedes-Limousinen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. Europas größtes Gebrauchtwagenhaus. 5327/1459

190 SL, 56, Coupé und Cabrio, neuwertig. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

MG

Suche TF, evtl. TD, in nur bestem Zustand. Angebote unter 5914 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5295/1457

Sport-Cabrio, 2-Sitzer, 5280 km, mit Heizung, Speichenrädern sowie Teleskop-Lenkradverstellung, unfallbesch., für ca. DM 4800.– zu verkaufen. Kittlitz, Ansbach, Triesdorfer Straße 36. 5297/1457

A-Modell, 57, 17 000 km. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

MGA-Maschine, insges. 29 000 km gelaufen, neu gelagert, ohne Aggregate, gegen bar zu verkaufen. Manfred Pool, Krefeld, Luisenstr. 153, App. 24. 5340/1460

OPEL

Kapitän 54, 2farbig-grau, Radio u. Extras, 64 000 km, von Privat, 1. Hand, bestgepflegt, gegen Bargebot sof. zu verkaufen. Angeb. unter 5919 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5302/1457

Opel Kapitän Luxe-Lim. 57, schwarz, Schiebedach, Radio, Liegesitze, 1. Hand, 13 000 km; dito Schiebedach, Radio, 1. Hand, 25 000 km; ca. 50 weitere Opel Kapitän- und Rekord-Lim. aller Baujahre zu äußerst günstigen Preisen am Lager! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5328/1459

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103-105
Telefon 2 81 71

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Gebr. Porschewagen!

Ständig günstige Angebote. Fragen Sie bei uns an. Wir können Ihre Wünsche erfüllen. Porsche-Generalvertret. Petermax Müller GmbH., Hannover, Podbielskistr. 306, Telefon 69 11 51. 5303/1458

Suche Porsche, Schiebedach oder Cabrio, ab Bauj. 1956! Preisangebot gegen Kassa unter 5920 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5304/1458

1,3 Coupé, Bauj. Ende 52, mit Radio, in gepflegtem Zustand, DM 4800.–, nur gegen bar. Margit Övers, Aachen, Elsaßstraße 33. 5305/1458

Unfallwagen bis 1,5 Ltr. ohne Extras (Radio etc.) gesucht. Evtl. älterer Rennsportwagen. Frederic Meyer, Bad Homburg, Georgenfeld 13, Telefon 46 91. 5306/1458

1300-Motor, neue Lager und Ventile, kein Ölverbrauch. Verkaufspreis DM 500.–. Ang. unt. 5929 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5307/1458

Div. Porsche-Carrera-Cabrios und -Coupés sowie div. 1500-Coupés zu günstigen Preisen vorrätig. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5329/1460

1500 oder 1600 Cabriolet gesucht. Bei kulantem Preis Kassa. Angebote unter 5931 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5338/1460

Carrera-Cabrio, 56, 30 000 km. **Merz & Papst,** Stuttgart, Kronenstraße 6, Tel. 9 06 92.

1600, Bauj. 1956, Stahlschiebedach, aquam.-blau, Becker-Radio, div. Zubehör, neu bereift, 32 000 km, Raum Düsseldorf, aus 1. Hand zu verkaufen. Angebote unter 5932 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5339/1460

SKODA

Roadster, 2/2sitzig, Baujahr 1939, 1100 ccm, gut bereift, fahrbereit, als Hobbyfahrzeug abzugeben; ca. DM 600.– bar. O. Mendel, (20 a) Kobbensen 26 über Wunstorf. 5308/1458

SPORTWAGEN

Wir suchen als Erinnerungsstück ein
Aero-Sport-Cabrio m. Patentverdeck
welches sich während der Fahrt öffnen und schließen läßt. Gebaut wurden diese Cabrios vorwiegend auf Bugatti- und Ford V 8-Fahrgestellen von 1928–1932.
GEBR. LUDEWIG · Karosseriefabrik
Essen · Bruckmannstraße 63–87 5317/1459

VW

Besser fahren mit dem Volkswagen. Arthur Westrup schrieb dieses Handbuch für VW-Fahrer, das nun schon in der 5. Auflage vorliegt. Es steckt voller Kniffe und Tips aus der Praxis und gehört zum VW wie der Führerschein und die Zulassung. 260 Seiten mit 200 Abbildungen. Ganzleinen DM 12.80 + 70 Pfg. Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort. MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Fahrgestell, kompl. mit Motor, Getriebe u. Kfz.-Brief, zu verkaufen. Jakob Zinner, Mittenwald (Karw.), Partenkirchner Straße 25. 5324/1459

VW-Export-Lim. 55, beige, Schbd., Radio, Judson-Kompressor, Doppelhorn, 1. Hand, 47 000 km, DM 3950.–. **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5330/1460

BOOTS-MOTOREN

Boots-Motor, Marke Evinrude oder Johnson, etwa 20 PS, in erstklassigem Zustand, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5925 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5316/1459

PKW-ANHÄNGER

Westfalia-Anhänger, Typ Passau, Dezember 1957 zugelassen, 1mal gebraucht, Neuwert DM 810.–, für DM 700.– zu verkaufen. Angebote unter 5910 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5285/1456

AMERIKANISCHE WAGEN

Amerik. Cabrio gegen Kasse zu kaufen gesucht. Nur guter Zustand. Modell 47–50. Nur bes. preisgünstige Angebote mit Bild unter 5921 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5309/1458

Cadillac-Fleetwood-Lim. 58, schwarz, sämtliche automatischen Einrichtungen, neu! Cadillac-Cabrio 56, schw., Radio, Ww.-Rf., 1. Hand, 24 000 km; Ford-Fairlane 500, Cabrio 57, weiß/blau, alle Automatic, 3900 Meilen; Lincoln-Premiere-Cabrio 56, blau, Radio und vieles and. Zubeh., 48 000 km; ca. 35 weitere Amerikaner Bauj. 1950–1957 zu besonders günstigen Preisen! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Telefon 1 07 06. 5333/1460

DE SOTO

de Soto, Fire Flite, 4,8 Ltr., 200 PS, 175 km/st, 1955, vollautomat., Schiebedach, Becker-Mexiko, Erstbesitz (chauffeur-gefahren), Neupreis DM 28 000.–, für DM 7500.–. Auto-Zem, Parkhaus am Dom, Köln. 5310/1458

FORD

Ford-Thunderbird 56, Coupé und Roadster, schw., Automatic, Power-Brakes und Power-Steering, Radio, 24 000 km; dito Bj. 54, schw., Radio, 41 000 km, DM 9800.–! **Auto-Becker,** Düsseldorf, Adersstraße 53/55, Telefon 1 07 06. 5332/1460

STUDEBAKER

Studebaker-Sport-Coupé, Typ „Power Hawk", Baujahr 1956, 185 PS, 4,2 Ltr., Farbe: französisch-blau, mit Radio. Gepfl. Fahrzeug; ca. 67 000 km gelaufen, **Preis: DM 7500.–,** verkauft J. Wilberz Ing., Vertretung der Daimler-Benz AG., Mönchen-Gladbach, Krefelder Straße 180, Abteilg. Gebrauchtwagen, Telefon 2 50 51. 5311/1458

DODGE



– ein Automobil, wie man es sich schöner, komfortabler und technisch fortschrittlicher nicht denken kann. 58er Modelle demnächst lieferbar!

Allein-Importeur AUTO-BECKER
Düsseldorf, Adersstr. 53/55, Tel. 1 07 06 5334/1460

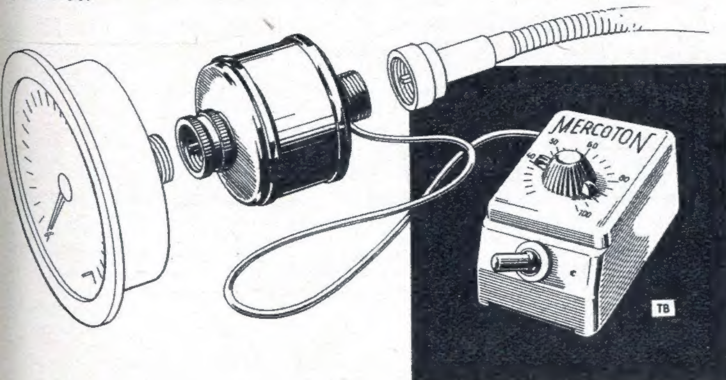
Hübsche OK-Schonbezüge



Wenn nach dem großen Frühjahrsautoputz trotz allen Reinigungsversuchen die Sitzbezüge immer noch fleckig aussehen, dann bleibt eigentlich nichts weiter übrig, als tief in den Beutel zu greifen und eine Garnitur Schonbezüge zu kaufen. Die Firma Otto Kleyer in Minden bietet jetzt mit ihrem Modell „Sonderklasse" einen Schonbezug an, der uns recht gut gefiel, weil hier die übliche Ausführung durch eine elegant wirkende Zweifarben-Kombination mit Pfeifen ersetzt wurde. Die OK-Sonderklasse-Schonbezüge gibt es in drei verschiedenen Ausführungen: in Kunstleder mit Perlon und Schaumgummipolsterung in Pfeifen abgesteppt, in Kunstleder mit Schaumgummipolsterung in Pfeifen geschweißt und in Plastik mit Einsätzen in Rhombenprägung, die mit Schaumgummi gepolstert sind. Während ein normaler Kleyer-Schonbezugsatz für den Volkswagen ohne Türen und Seitenteile 80.– bis 120.– DM kostet, kostet die Sonderklasse-Ausführung 150.– DM. Die dazu passenden Türen- und Seitenteile müssen extra bezahlt werden und kosten 25.– DM. Für andere Wagen sind die Preise entsprechend.

Das Mercoton-Warngerät

Während ähnliche Warngeräte sich auf die von der Obrigkeit festgelegten 50 km/st beschränken, kann man mit dem Mercoton beliebig einstellen, bei welcher Geschwindigkeit man akustisch geweckt zu werden wünscht. Dieses Gerät arbeitet völlig unabhängig von der Batterie und besteht aus einem dosenförmigen Steuergerät aus Leichtmetall, das zwischen das Tachometer und die biegsame Welle geschraubt wird, und einer „Tonbox" aus Kunststoff, die miteinander durch ein dünnes Kabel verbunden sind. Die Tonbox wird mit einer selbstdrehenden Gewindeschraube am Armaturenbrett befestigt. Durch einen Kippschalter wird das Gerät eingeschaltet, und ein Drehknopf gestattet auf einer Skala, die von 40 bis 100 km/st reicht, die Einstellung der gewünschten Geschwindigkeit, bei deren Überschreitung der Summer anspricht. Eigene Erfahrungen über das Mercoton-Gerät liegen noch nicht vor. Als Preis wurden uns für das komplette Gerät DM 44.90 genannt, die Einbauzeit soll etwa eine halbe Stunde betragen. Für den Opel-Olympia und Opel-Rekord ist allerdings wegen der beschränkten Platzverhältnisse noch ein Zwischenstück notwendig, das DM 3.90 kostet. Hersteller ist die Merco-GmbH., Frankfurt a. M., Schäfergasse 50.





WOHN-WAGEN

engl. Spitzenfabrikate

ab DM 2995,—

Finanzierung bis 18 Monate

INFAH-Fahrzeugvertrieb

Frankfurt am Main

Hanauer Landstr. 213 — Tel. 49 23 10

UNTERRICHT u. AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule
Gerhard Klein
Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Nordring 15, **Gütersloh/W.**, Ruf 45 66

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklassige Referenzen und beste Erfolgsnachweise bei **modernstem Lehrmaterial.**

22 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG** **Führerscheinferienkurse seit 1937** Fahrschule Bode, Seesen/Harz.

VERSCHIEDENES



PRISMENGLÄSER
Neue Modelle mit überragender Leistung für Reise, Sport, See, Hochgebirge, Jagd- und Nachtgläser, alles zur Ansicht, 6 bis 12 Monatsraten.
E. FROELICH · Kassel-Wilhelmshöhe 4

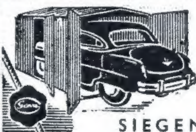
C-Miles od. **Kyrill** gebraucht gesucht. Angebote unter 5923 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5314/1458

Wohnanhänger selber bauen! Gewicht 350 kg. Kein Gerippe. Prospekte durch L. Penners, Köln-Bickendorf 1, Postfach 18.

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Winterartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für Kfz-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

Für Sammler abzugeben – bis 15. 3. – „das AUTO, MOTOR und SPORT", Jg. 1949–1957. Ang. an W. Wieland, Oberwiehl (Bez. Köln), Kampstr. 1. 5312/1458

„das AUTO, MOTOR und SPORT" **1953:** 17–26, **1954:** 1–10, 12–17, 20–26, **1955:** 1–16, 18–26, **1956:** 1–8, 10–18, 20–26, **1957:** 1–3 zu verkaufen. Angebote unter 5924 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5315/1458



WELLBLECH-GARAGEN
Fahrrad- und Motorradständer BPa.
Stahlbau Gebr. Wahl
SIEGEN/WESTF. · Fludersbach 67

Stahlblechgaragen, ca. **DM 25.–** monatliche Abzahlung, Auto-Egen, Hamm i. Westf., Postfach 131.

Judson-Kompressor für VW, in gutem Zustand, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5922 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5313/1458

VW- und GHIA-FAHRER
sind begeistert über den patentierten
JUDSON-KOMPRESSOR
- **Wesentlich höhere Spitzenleistung** • **Rasante Beschleunigung**
- **Enorme Bergfreudigkeit** • **Weniger Schalten** • **Höhere Reisedurchschnitte** • **Größere Elastizität in allen Gängen und das bedeutet: Genußvolleres Fahren und mehr Sicherheit im Verkehr!**

Ermäßigter Winterpreis DM 550.-
Prospekte und Gutachten vom Alleinimporteur:
JUDSON-MUNZ
Göppingen - Poststraße 44 - Fernruf 33 33 und 68 80





GEPÄCKTRÄGER „die neue Form"

rostfrei chromatisiert, **zu allen bekannten Wagentypen,** fix in Regenrinne abgepaßt.

VW Reklame . 100/75 cm	**59.–**
VW flach (Bild) 100/84 cm	**69.–**
VW flach (Bild) 100/104 cm	**85.–**
Lloyd, Goggo, Fiat 600 .	**59.–**
Opel Rekord, Simca . . .	**68.–**
Ford Taunus, Fiat 1100 . .	**72.–**
Opel Caravan	**ab 120.–**
VW Bus	**ab 132.–**

VW-Heck als **SKI- und GEPÄCKTRÄGER** nur DM 49.–

Erhältlich im Autozubehörhandel. Gratisprospekt: **Robert Ochsner GmbH.,** Autogepäckträgerfabrikation Konstanz, Turnierstr. 19

STELLENANGEBOTE

Auto-Mechaniker für SÜDAFRIKA
(Johannesburg) gesucht.

Spezialisten für Opel und Diesel-Fahrzeuge. Anfangswochenlohn DM 180.–, nach 3monatiger Bewährung steigend auf DM 210.–. Gesicherter 3-Jahreskontrakt. Einreisegenehmigung und Bevorschussung der Fahrtkosten werden von uns geregelt. Gute Privatunterkunft (große Auswahl) mit voller Verpflegung kostet DM 45.– pro Woche. Bewerbungen von nur erstklassigen Fachleuten mit Lebenslauf, Zeugnissen und Lichtbild per Luftpost an Carfit (Pty.) Ltd., P. O. Box 10023, Johannesburg (deutscher Betrieb) 5319/1459

Privat-Chauffeur für 220 S gesucht (Alter 25–35 Jahre). Es mögen sich nur Leute melden mit hohem Verantwortungsbewußtsein und besten Referenzen. Wohnung wird gestellt. Angebote unter 5926 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5318/1459

Automechaniker für Südafrika.
Volkswagen-Spezialisten und Autoelektriker gesucht.

Anfangswochenlohn DM 165.–, bei Bewährung steigend auf DM 210.–, Einreisegenehmigung und Bevorschussung der Fahrtkosten werden von uns geregelt. Bewerbung von nur erstklassigen Fachleuten mit Lebenslauf, Zeugnissen und Lichtbild per Luftpost an Capital Motors (Pty.) Ltd., VW-General-Vertretung, P. O. Box 24, **Pretoria.** 5320/1459

STELLENGESUCHE

Lehrstelle als Autoschlosser von Umschüler aus techn. Beruf unter Anr. der Hälfte der bish. 1jähr. Lehrz. ges. im Raum Nienburg, Sulingen, Rahden, Minden/Westf. Angeb. unter 5928 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5325/1459

2 junge Kfz.-Mech. in ungekünd. Stellung möchten sich verändern, möglichst Ausland. Schweiz bevorzugt. Angebote unter 5930 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5336/1460

FREILUFTGARAGEN



Isetta 49.–, Lloyd 69.–, VW 75.–, DKW 82.–, Rekord, Ford, Borgward 91.– und viele andere. DBGM. aus vieltausendfach bewährtem, besonders kräftigem, kältebeständigem Plastic-Stoff mit 4 Entlüftungen und ges. gesch. Gummizügen. 1 Jahr Diebstahlversicherung. Garantie. **Kein direktes Aufliegen bei Verwendung der Spezial-Voll-Ventilations-Matte**
AUTO-HEIZKISSEN DM 21.-; dopp. DM 43.-; Heizdecke DM 40.-
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung,
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburger Straße 6, Ruf 87 63 02

VERTRETUNGEN

Automobil-Zubehör, Postleitzahlgebiet 21 a (Bielefeld-Münster) und Bez. Osnabrück wird laufend von mir bereist. Kundenkreis: Automobilhandel, Autozubehörhandel, Tankstellen. Erstklassige Vertretung der Zubehör-Industrie wird noch aufgenommen. Büro und gr. Lagerraum im eig. Haus. Angebote unter 5927 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 5323/1459

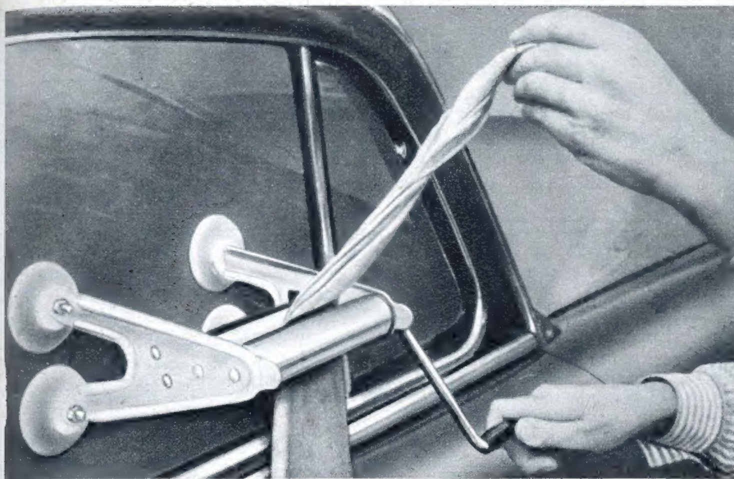
DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

A/1279. Syrien. Vollautomatische Autowasch- und Trokkenmaschinen für Großgaragen. Korrespond. deutsch.
A/1280. Syrien. Farben für Kraftwagen. Korrespondenz französisch.
A/1281. Holland. Selbsttätige Entlüfter, die im allgemeinen verwendet werden für Automobildächer, Omnibusse usw. Korrespondenz deutsch.
A/1282. Mauritius. Kugel- und Kegelrollenlager für englische Fahrzeuge. Korrespondenz englisch.
A/1283. Indonesien. Vulkanisierapparate für Autoreifen. Korrespondenz englisch.
A/1284. Indien. Autoersatzteile für Mercedes-Benz-Lkw Nr. L 312/42, L 4500, Ford V 8-Lkw, Studebaker-Lkw, Chevrolet, Dodge, GMC, Modelle 1942–1954. Korrespondenz englisch.
A/1285. El Salvador. Omnibusse, Lkw, Personenautos, auch Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz spanisch.
A/1286. Dänemark. Dampfreinigungsapparate für Automobil-Motoren. Korrespondenz deutsch.
A/1287. Libanon. Personen- und Lastwagen leichter Bauart. Korrespondenz französisch.
A/1288. Holland. Steckachsen für Automobile. Korrespondenz deutsch. (Auch Vertretungen.)
A/1289. Arabischer Golf. Personenautos, auch Kleinwagen, Bereifungen, Autoersatzteile. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)
A/1290. Arabischer Golf. Autoteile. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)
A/1291. Hongkong. Fahrzeuge und Zubehör. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)
A/1292. England. Auto-Reifen. Korrespond. englisch.
A/1293. Mauritius. Autoersatzteile. Koresp. englisch.
A/1294. Costa Rica. Lkw- und Pkw-Reifen. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)
A/1295. Syrien. Brennstoffeinspritzpumpen einschl. Ersatzteilen aller Art; Zylinderbuchsen für Personenkraftwagen und Diesel-Fahrzeuge aller Art; Kolbenringe, Kolbenbolzen, Kolben; Kugellager aller Art für Personen- und Lastkraftwagen sowie für Traktoren; Kühler für Personenkraftwagen, Traktoren u. sonstige Fahrzeuge aller Art. Korrespondenz: englisch.
A/1296 Singapur. Kraftwagenersatzteile und Zubehör, Kugel- und Rollenlager. Korrespondenz: englisch.
A/1297. Irak. Personenkraftwagen, Kraftwagenersatzteile, Windschutzscheibenglas (Plexiglas), Gummiteile, elektr. Ausrüstungen für Kraftwagen einschl. Autoradios und Batterien. Korrespondenz: englisch. (Auch Vertretungen.)
A/1298. USA. Ersatzteile für ausländische Kraftwagen aller Art. Korrespondenz: englisch.
A/1299. Brasilien. Kraftwagenersatzteile, insbesondere elektr. Kraftwagenausrüstungen, Handwerkszeug für die Kraftwagenbranche. Korrespondenz: englisch und portugiesisch.
A/1300. Österreich. Autowimpel aus Plastik. Korrespondenz: deutsch.
A/1301. Pakistan. Kraftwagenersatzteile und Zubehör. Korrespondenz: englisch.
A/1302. Saudi-Arabien. Maschinen und Einrichtungen für eine Autoreifen-Vulkanisieranlage. Korrespondenz: englisch.
A/1303. Schweden. Neuheiten in Autozubehör. Korrespondenz: deutsch.

VERTRETUNGEN

A/1304. Frankreich. Geschwindigkeitsregulatoren. Korrespondenz: französisch.
A/1305. Indien. Autozubehör: Achsbolzen, Achsschenkel, Lenkhebel, hydraul. Bremsteile, Kupplungsscheiben, Naben und sonstiges. Korrespondenz: englisch.
A/1306. Indien. Rollen- und Kugellager, Korrespondenz: englisch.
A/1307. Finnland. Kraftwagenzubehör. Korrespondenz: deutsch.
A/1308. Pakistan. Ersatz- und Zubehörteile für Kraftwagen und andere Fahrzeuge, Kugel-, Rollen- und Kugelrollenlager. Korrespondenz: englisch.
A/1309. Niederlande. Autozubehör und -werkzeuge. Korrespondenz: deutsch.
A/1310. Australien. Kraftfahrzeugteile und -zubehör, innerbetriebliche Transportmittel. Koresp.: englisch.
A/1311. Brit. Ostafrika-Tanganjika. Kraftfahrzeugersatzteile und Zubehör. Korrespondenz: englisch.
A/1312. Frankreich für Marokko. Kleinautos – Generalvertretung gewünscht. Korrespondenz: französisch.



Minnie-Wringer

Die Heddernheimer Metallwarenfabrik L. Baumann in Frankfurt a. M.-Heddernheim hat jetzt einen kleinen Handwringer mit Gummiwalzen zum Preis von 22.80 DM herausgebracht, mit dessen Hilfe das Auswringen von Waschledern beinahe Spaß macht. Dieser Minnie-Wringer hat vier Saugnäpfe, mit denen er an die vollständig geschlossene Türscheibe des Autos angedrückt werden soll. Man kann ihn freilich auch mit vier Dübeln neben den Wasserleitungshahn in der Garage montieren.

Hamburgs Straßenbahn soll verschwinden

Hamburg wird keine neuen Straßenbahnwagen mehr anschaffen. Dagegen sollen die bestehenden Straßenbahnlinien nach und nach durch Busse ersetzt werden. Diese überraschende Ankündigung des neuen Ersten Bausenators der Hansestadt Hamburg ist nicht nur von den Kraftfahrern, sondern auch von den Hunderttausenden, die auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind, mit Beifall aufgenommen worden.

Die größte Stadt des Bundesgebietes galt bisher als besonders straßenbahnfreundlich. Trotz den ernsten Bedenken maßgebender Verkehrsexperten vergrößerte die Hamburger Hochbahn Aktiengesellschaft nach dem Krieg ständig ihren Straßenbahnwagenpark und legte sogar Buslinien still. Die Folge davon sind kilometerlange Schlangen von Schienenfahrzeugen in der Innenstadt bei der geringsten Betriebsstörung oder Verkehrsstockung. Manche engen Hamburger Straßen sind völlig blockiert, wenn eine Straßenbahn mit Defekt liegenbleibt. Darunter haben nicht nur der motorisierte Verkehr, sondern auch die Straßenbahnbenutzer zu leiden.



„Vielen Dank, daß Sie uns das Aussteigen so erleichtert haben!"

Wendigere City-Busse sollen künftig das Erbe der ehrwürdigen „Tram" antreten. Voraussetzung dafür ist natürlich auch der Ausbau des U-Bahnnetzes, der mit Hilfe des Bausenators forciert werden soll. Mit der Abkehr von der Schiene wird auch die Unfallgefahr im Stadtzentrum geringer. Die Schienen beeinträchtigen bekanntlich bei nassem Wetter und erst recht bei Eis und Schneeglätte die Fahrsicherheit erheblich. Hinzu kommt, daß die Staubildung hinter der Straßenbahn schon manchem Motorisierten zum Verhängnis geworden ist.

Hand in Hand mit der Strukturwandlung im Hamburger Innenstadtverkehr soll die Erweiterung und Modernisierung des Straßennetzes gehen. Kleinere unwichtige Bauvorhaben sollen zugunsten dringend benötigter Durchgangs- und Ausfallstraßen zurückgestellt werden. Dabei werden ganze Straßenzüge der Spitzhacke zum Opfer fallen. Im Hinblick auf das Verkehrschaos im Hamburger Stadtzentrum ist zu hoffen, daß der Senat der Hansestadt den Worten bald auch die Taten folgen lassen wird. R. K.

